

UN
DESCUBRIMIENTO
PRODIGIOSO

Y SUS INCALCULABLES CONSECUENCIAS SOBRE
LOS DESTINOS DEL MUNDO

JULIO VERNE



CAPÍTULO I

EL ANUNCIO

A MANECIÓ un día en que tenía preocupados a todos los parisienses un escrito autografiado que se había repartido profusamente durante la noche. Su contenido era el siguiente:

»Los que el próximo domingo, 1º de junio, se encuentren a las doce en punto en la plaza de la Concordia, asistirán a la primera manifestación de la mayor de las revoluciones presentes y futuras.

»La palabra revolución no debe asustar a nadie, pues no se trata de una revolución política, o al menos sus consecuencias políticas y sociales, ya que deben ser con el tiempo de mucha trascendencia, no se producirán de una manera inmediata y directa.

»También produjeron en los destinos del mundo revoluciones inmensas la invención de la imprenta, de la pólvora y del vapor, y el descubrimiento de América. Del género de dichas revoluciones es la que se anuncia.

»Verdad es que todas ellas reunidas son una bagatela comparadas con la que se prepara.

»Los que vean su primera manifestación podrán consignar entre sus grandes recuerdos personales una fecha la más memorable en los anales de la humanidad.

»Esta manifestación empezará a las doce en punto en la plaza de la Concordia, y continuará hasta las cinco en los Campos Elíseos, en el jardín de las Tullerías, en los paseos públicos, en los baluartes y muelles, y en todos los demás puntos en que se pueda acumular la muchedumbre al aire libre.

»La autoridad hará muy bien en tomar medidas de orden para evitar desgracias. Tomará también, si lo considera conveniente, las debidas precauciones para prevenir acontecimientos posibles, si bien lo único que puede temer es una afluencia excesiva.

»Los que funden su amor propio en afectar incredulidad respecto de lo que se dice en este anuncio, los que crean ver en él la ilusión de un loco o algún ridículo engaño, no tienen que hacer más que fijar su atención en la manera inexplicable con que se ha repartido este escrito, para convencerse de que en la presente ocasión no serán los más perspicaces los menos crédulos.

»Aténganse a las pruebas incontestables que, a las doce en punto del día primero de junio, se darán en la plaza de la Concordia. »

Esta hoja volante se encontró esparcida por todo París, cinco o seis semanas antes del primero de junio, después de una noche oscura y lluviosa. Empleáronse en la distribución todos los medios, hasta los más incomprensibles.

Muchos la recibieron por el correo, y algunos dentro de un sobre sin sello de franqueo. Otros recogieron ejemplares en los patios de las casas, en los balcones, en los alféizares de las ventanas, en los tejados de las buhardillas, en las escaleras, dentro de las chimeneas, no siendo en ellas preciso el fuego por lo primaveral de la temperatura. Desde el amanecer recogieron muchos ejemplares los barrenderos y traperos. Los había en todos los monumentos que

ofrecían alguna abertura que no había sido cerrada de noche, en los mercados, en las iglesias, en los teatros, en los salones de la Bolsa y de la Audiencia, y en los bailes públicos, y en las estaciones.

Se les veía entrelazados con las ramas y el follaje de los árboles, se les veía metidos en las agujas de los pararrayos, y enganchados por todas partes y a todas las alturas, dondequiera que había un clavo, una escarpia, una prominencia, un ángulo saliente, una persiana, un techo. Muchos flotaban sobre las aguas del Sena, arrojados por el viento de las cornisas y techumbres. En la plaza de la Concordia, estaba cubierto de ellos el obelisco de Luxor. Alrededor y a diferentes alturas, hasta llegar a la cúspide, colgaban de una especie de coronas de cuerdas ejemplares enhebrados que agitaba el viento. Trabajo costó despojar de aquellos insólitos adornos al venerable monumento, y si bien se procedió a la operación desde muy temprano, siendo necesarias al efecto largas escaleras de mano, no se pudo evitar que muchos testigos la presenciasen. Los que, no obstante el mal tiempo, habían pasado en la calle la noche precedente, contaban que les habían caído ejemplares en los paraguas. Aquel día y en otros sucesivos se cogieron en París y en los alrededores pájaros diferentes, palomas, gorriones y golondrinas, que: llevaban el escrito atado al cuello con un hilo. Largo tiempo después se veían aun revolotear no pocos. Hasta en Bélgica, Córcega y Argel se cazaron algunos.

Todo esto era más que suficiente para excitar la curiosidad publica y llamar la atención de la policía.

El público no tanto se ocupaba del contenido de la hoja, como de la manera con que se había hecho el reparto. Recordábase la historia de una casa que en 1848 se llenó de piedras en una sola noche, sin que se haya podido hallar hasta ahora una explicación satisfactoria del fenómeno. Todos se afanaban en explicarse tan sorprendente maravilla; pero todos, como suele decirse, se quedaban en ayunas. Sólo en un punto estaban de acuerdo, y era en que los repartidores debían ser numerosos y habían dado una gran prueba de discreción y destreza... ¿Qué fin se proponían, y qué había en el fondo de todo aquello? Según la opinión más acreditada, todo se reducía a una gran burla de un petardista de buen humor que quería reírse de la credulidad pública. No obstante la reflexión bastante plausible que contenía el escrito, nadie se hubiera atrevido a afectar que creía en algo real. Se reconocía perfectamente que la chanza no valía el trabajo y el dinero que debía haber costado, ¿Pero acaso un bromista repara en pelillos? Referíanse muchas anécdotas de escritos echados a las habitaciones por las ventanas abiertas, y hacía se también mención de cristales rotos y de una mano cubierta con, un guante que algunos decían haber entrevisto, pero no se daba ningún crédito a semejantes cuentos. Los más sagaces suponían que era aquello un reclamo industrial, cuyo autor esperaba que se hubiese hablado de él suficientemente para darse a conocer, antes de anunciar un nuevo insecticida o una pomada anticalvítica. En cuanto a ir el primero de junio a la plaza de la Concordia, no había uno que no dijese que no daría un paso que le había de acreditar necesariamente de demasiado crédulo.

Pero en el fondo, y sin decirlo, los más escépticos se prometían in petto asomarse a su ventana como si tuviese vistas a algunos de los lugares en que se ofrecía la escena. Los que no gozaban de esta ventaja, meditaban un pretexto plausible para hallarse fuera de su casa y atravesar, si era posible, la plaza de la Concordia el 1º de junio hacia las doce. Y cada cual en vista de la incredulidad de

todos los demás, se figuraba ser el único a quien se le había ocurrido semejante idea.

La policía y la autoridad participaban de las impresiones del público, pero se sentían algo más preocupados. Detrás de aquella pretendida frase podía muy bien haber alguna segunda intención política, tal vez un complot. ¿No era quizás un medio ingenioso para atraer a un punto dado una muchedumbre enorme y provocar movimientos populares? Se resolvió ponerse en guardia por lo que pudiera pasar, pero disimuladamente, para no comprometer la dignidad del poder, pareciendo dar importancia a lo que podía muy bien ser no más que una fruslería. Se decidió igualmente no omitir medio alguno para tratar de averiguar el misterio. Se ordenó hacer dos sumarias, una de ellas por medio de la policía y la otra judicial.

El expediente por medio de la policía no requería pretexto alguno. Los comisarios recibieron orden de reunir todos los datos que pudiesen recoger sus agentes, y enviarlos a la prefectura para centralizarlos. En cuanto a la sumaria judicial, estaba suficientemente justificado no autorizado, pues el impreso no había sido presentado a la autoridad competente, no llevaba nombre de impresor, y hacía sospechar que procedía de alguna prensa autógrafa clandestina. Es posible que no contuviese ningún delito perfectamente caracterizado, pues si bien carecía de timbre, no podía decirse en rigor que se ocupase de materias políticas y de economía social. Pero se hablaba de cristales rotos, lo que constituía una serie de hechos verdaderamente punibles. Había en todo más de lo necesario para motivar una sumaria en averiguación de los autores, más o menos justificable bajo diferentes puntos de vista.

La información de la policía produjo una balumba de documentos. Los agentes recogieron concienzudamente todos los cuchicheos que llegaron a sus oídos. Los dícese se multiplicaban incesantemente. No se hablaba de otra cosa en los salones, en las tertulias, en los cafés, en las fondas, en la Bolsa, en la Audiencia; pero donde especialmente se propagaban las especies más inverosímiles, era en los cuartos de los porteros y en las tiendas de comestibles. Desgraciadamente, era casi siempre imposible remontarse a la fuente de la noticia. Ocioso sería referir todos los incidentes que había engendrado la imaginación, los cuales iban creciendo a medida que pasaban de una boca a otra. Algunos se reproducían con variantes, pero con una persistencia singular, en puntos muy distantes unos de otros.

Un estudiante, que viva en un cuarto muy alto del barrio chino, contaba que a cosa de las dos de la mañana, no pudiendo conciliar el sueño, se levantó para coger un libro, y de repente se rompió con estrépito un cristal de su ventana, y cayó al suelo otro objeto. No le permitió la oscuridad distinguir más. Se precipitó hacia la ventana, la abrió, y nada percibió fuera. Entonces encendió una vela, y encontró un objeto redondo envuelto en un papel en que se leían estas palabras: por el cristal roto. El objeto redondo que contenía el papel era una moneda de cinco francos. El papel era un ejemplar autografiado del famoso anuncio.

En los barrios de Mouffetard, de la Bastilla, de la Ópera y de los Campos Elíseos, en el de San Germán, en Montmartre, en Vaugirard y en Montrouge, algunos decían haberles despertado con sobresalto el ruido de un cristal roto, y que enseguida habían hallado junto a la ventana una moneda de cinco francos envuelta del mismo modo que la del estudiante. Otros, entrando por la mañana

en su salón, en su gabinete o en su comedor, habían encontrado también, previa la rotura de un cristal, un objeto análogo. Examinada detenidamente la forma de las roturas de los cristales, parecía imposible que estuviesen éstas producidas por el solo choque de la moneda de cinco francos.

Era digno de notarse que los cristales rotos, pertenecientes indistintamente a ventanas que daban a la calle o al patio, no correspondían en ningún caso a habitaciones que estuviesen alumbradas al verificarse la rotura. Era indudable que los autores del reparto nocturno, que debían ser muchos, habían puesto mucho cuidado en evitar que se les viera. Sin embargo, había quienes afirmaban haber notado algo, y, vista la gravedad del hecho, se les obligó a declarar ante la autoridad judicial.

El encargado de la sumaria era un magistrado de reconocida confianza, a quien se entregaron los voluminosos informes recogidos en la prefectura de policía. Dejó a un lado todo lo que presentaba un carácter demasiado fabuloso, como, por ejemplo, las declaraciones inadmisibles de personas que pretendían haber distinguido en los aires un bulto negro, de figura casi humana, entre otros dos bultos informes a quienes sostenía o que le sostenían, gesticulando como un ser fantástico, y moviéndose con una rapidez que ya que no igualase a la de una bala de cañón excedía a la de un vencejo. El juez no hizo caso más que de los hechos que ofrecían alguna verosimilitud o al menos alguna posibilidad. Oyó a todos los que habían tenido cristales rotos y recibido monedas de cinco francos, siendo estas provisionalmente retenidas como cuerpos del delito. Pero ni el año de la acuñación ni otra señal alguna característica pudo suministrar indicios útiles. Se recogieron alrededor de doscientas lo que representaba para el solo objeto del reparto un gasto de 4,000 francos. Los impresos enviados por el correo, que pasaban de dos mil, aunque no era posible determinar el número de una manera precisa, habían costado sólo en sellos más de 200 francos, sin contar el gasto de exceso de peso de unas cincuenta cartas. Por las investigaciones practicadas en correos se pudo saber únicamente que las cartas habían sido presentadas al franqueo por un individuo de quien ningún empleado hizo el menor caso. Dijo llamarse Nagrien, lo que es un nombre supuesto, y supuestas eran también las señas que dio de su casa. Se probó que las roturas de los cristales se habían verificado casi simultáneamente o a intervalos muy cortos en barrios muy distantes unos de otros, de lo que parecía lícito deducir que los repartidores no bajaban de cincuenta y eran tal vez más de ciento, sin contar el número mucho mayor aún de los que habían ido distribuyendo impresos por todas partes. Muy caro debió costar aquel personal, y mucho dinero se tuvo que invertir en autografías ejecutadas clandestinamente. Por lo demás, a nada condujeron las multiplicadas revisiones de los caracteres autografiados, la letra de los sobres de las cartas recibidas por el correo, la clase del papel empleado, las cuerdas y cordeles colgados del obelisco y demás reconocimientos periciales. Completamente infructuosas fueron las averiguaciones que se hicieron en los almacenes de papel, en las cordelerías y en los puestos de pájaros. Se apuntaron con la mayor minuciosidad las declaraciones de algunos sujetos de los que ya hemos hecho mención, los cuales decían haber visto algo más que los otros.

Seis personas que al salir del teatro habían cenado y jugado en casa de uno de ellos, en una pieza bastante reducida de un cuarto, a las tres de la mañana abrieron la ventana para que se renovase el aire saturado de humo de tabaco, y un instante después cayó dentro de la habitación una multitud de anuncios.

Nada se vio en el exterior, y sólo uno de los concurrentes dijo que había creído distinguir en el tejado de la casa de enfrente una sombra negra que se deslizaba detrás de una chimenea. Se llamó a declarar a todos los vecinos de dicha casa, y solo se supo que al día siguiente uno de ellos había encontrado algunos ejemplares en las dos chimeneas de su cuarto.

En otro barrio un médico había sido llamado por la noche para ir a visitar a un enfermo. Una feliz casualidad quiso que su criado, que tenía una luz en la mano, abriese la puerta del dormitorio de su amo en el acto de romperse con estrépito un cristal de la ventana. El médico y su criado afirmaron categóricamente que al trasluz del transparente habían visto una mano con un guante grueso, parecido a los que se usan en las salas de armas, que, después de romper el cristal, dejó caer un objeto en su habitación y desapareció luego. Fuera de la casa no vieron nada.

Otras dos personas, que eran marido y mujer, hallándose despiertas en el momento de romperse un cristal de su cuarto, dijeron también que habían visto, aunque algo más vagamente, una mano con guante, gracias al resplandor proyectado en la ventana por el mechero de gas de un farol de la calle.

Otras muchas declaraciones se tomaron que no hay necesidad de referir, sin que fuese posible prender a nadie como acusado de una complicidad o participación cualquiera. Todos aquellos sobre quienes había recaído momentáneamente alguna sospecha se justificaron de la manera más satisfactoria, y hubo que sobreseer la causa.

Las conclusiones que de sus pesquisas sacaron el prefecto de policía por una parte y por otra el juez, fueron las siguientes:

Que nada se podía afirmar acerca de la naturaleza del objeto de aquel reparto de impresos, si bien dicho objeto era evidentemente grave y debía desecharse la idea de una simple broma;

Que los repartidores habían sido demasiado numerosos;

Que se habían tomado demasiado trabajo y habían dado pruebas de una habilidad demasiado profunda;

Que la distribución había debido ocasionar gastos demasiado considerables;

Que se había guardado demasiado bien el secreto.

En cuanto a la explicación de los medios empleados, era por entonces imposible. Probablemente se encontraría más adelante. Pero urgía mucho estar prevenido a todo evento.

Algo llegó el público a traslucir de todo esto. Se supo que había una información, en la cual se tomaba declaración a muchos testigos. La incredulidad general disminuyó bastante.

Cada periódico había referido y comentado las cosas a su manera, como es costumbre. El primer día todos ellos sólo se permitieron algunas indicaciones chuscas sobre el reparto nocturno, que calificaron de muy extraño, pero sin darle ninguna importancia, aconsejando todos a sus lectores que se pusiesen en guardia contra las exageraciones y fábulas mezcladas al parecer con la mayor parte de las narraciones. Estas al día siguiente se multiplicaron de tal manera, que hubo necesidad de dar algunos pormenores, y todos los periódicos reprodujeron el texto del anuncio, acompañándolo cada cual de su correspondiente comentario, dictado generalmente por un perfecto escepticismo. Pasados algunos días, nadie quizás hubiera vuelto a hablar del asunto, si a un diario no se le hubiera ocurrido tomarlo por lo serio, con lo que provocó una carcajada unánime, El inocentón y cándido periódico se llamaba El

Universal. Al cuarto día publicó un largo artículo en que enumeraba todas las circunstancias, tan numerosas como inexplicables, que estaban al parecer bien averiguadas, partiendo de ellas para sostener que hombres capaces de haber rechazado tan gran prodigio no podían ser farsantes ni charlatanes vulgares, que lo más prudente era, ya que no creer ciegamente en algún portentoso descubrimiento, aguardar al menos el 1º de junio antes de echarlo todo a barato. En cuanto a él, confesaba muy alto que se sentía más dispuesto a creer que a dudar. Hasta llegaba a aventurar una hipótesis. Le parecía probable que se había hallado un medio de dar dirección a los globos. Según todas las apariencias, los repartidores nocturnos eran aeronautas dirigidos y amaestrados por el inventor. Y tal vez el 1º de junio se verían navegar por encima de París centenares de globos obedeciendo todos los impulsos que tuviesen a bien comunicarles los conductores que tripulasen los esquifes.

El Universal quedó abrumado bajo el peso de pullas y sarcasmos, ya que no de buenas razones. El que más formalmente digno discutir con él, sólo le hizo observar que una invención semejante habría requerido una multitud de experimentos que no podían quedar profundamente ignorados. No se podían suponer menos de trescientos repartidores. ¿Cómo admitir que trescientos globos, susceptibles de ser dirigidos, hubiesen podido construirse sin que nada se trasluciese? ¿Cómo suponer que hubiesen podido ser hinchados de antemano, lo que es una operación bastante larga y que requiere un personal numeroso, y luego practicar sus evoluciones en París durante toda una noche, sin que nadie percibiese uno solo de ellos? Además, ¿no estaba científicamente demostrado que el globo aerostático susceptible de ser dirigido es una pura quimera, no pudiéndose hallar en el aire suficiente resistencia, y siendo necesario dar a los globos dimensiones que no guardan proporción alguna con ningún motor aéreo posible? Todo esto fue dicho incidentalmente en medio de innumerables epigramas. El Universal no dio su brazo a torcer, ni hizo caso alguno del ridículo en que se pretendía envolverle, oponiendo a los dicharachos argumentos sólidos que dieron en qué pensar a muchos incrédulos. Ganó en la polémica numerosos suscriptores. Al mismo tiempo se hicieron públicos algunos pormenores de la sumaria en que habían figurado ya tantos testigos. Se desechó desde luego la hipótesis de un gran numero de globos susceptibles de ser dirigidos, no siendo posible conciliarla con la infructuosidad de las pesquisas de los tribunales y de la policía. Pero empezó a sospecharse que había en todo aquello algo de muy formal, puesto que se ponían en juego medios de investigación tan poderosos. Los que más lo tomaban todo a broma empezaron a pasarse a las filas de El Universal, el cual no tuvo inconveniente en declarar que no se aferraba a su hipótesis de multitud de globos, y se limitaba a sostener contra todos sus adversarios que algo extraordinario sobrevendría el 1º de junio. Los demás periódicos no las tenían ya todas consigo. ¿No habrían representado un papel muy desairado, si el acontecimiento daba la razón a un contendiente, como empezaba ya a parecer menos imposible? Todos se dispusieron a un habilidoso cambio de frente para el caso en que hubiese necesidad de rendirse a la evidencia.

Llegaron luego los ecos de la impresión producida en las provincias, la cual en un principio no fue más que la repercusión de la que en París tomó las apariencias de un completo escepticismo. Pero muy pronto varió todo de aspecto. En las provincias hay más tiempo de leer y reflexionar, y El Universal adquirió en ellas muchos prosélitos. La generalidad se abandonó sin ninguna

vergüenza hipócrita a los ardores de una violenta curiosidad. Muchos hicieron su maleta para hallarse en París el 1º de junio. Las compañías de ferrocarriles pensaron en organizar trenes especiales a precios módicos, y los hubieran organizado indudablemente si no se hubiera opuesto la discreción del gobierno.

Sin embargo, faltaban aún diez días para terminar mayo, y ya la gente empezaba a estar cansada de oír hablar siempre de una misma cosa. No hay objeto de conversación que a fuerza de manosearlo no se haga al fin pesado. Dejése de hablar casi enteramente del misterioso anuncio de que se hallaba ya saturada la atención pública, y se hizo de moda declarar que toda alusión al 1º del próximo junio o al reparto nocturno era de mal gusto e irritaba los nervios más aguerridos. Hubiérase dicho tres días antes del 1º de junio que nadie había de dar un paso para buscar la llave del enigma, cuando una nueva circunstancia despertó de repente las preocupaciones adormecidas.

Hubo un segundo reparto nocturno, no ya de una hoja autografiada, sino de medallas de hoja de lata, algo mayores que una moneda de cinco francos, las cuales se distribuyeron con la misma profusión que el anterior anuncio, pero sin rotura de cristales ni mano cubierta de guante percibida por algunos. En dichas medallas estaban grabadas groseramente, pero en caracteres muy inteligibles, las siguientes palabras:

DOMINGO

1º DE JUNIO

a las doce

PLAZA DE LA CONCORDIA.

Además se observó una cosa singular encima de la casa en que estaban las oficinas de El Universal. Este periódico ostentaba en el alero del tejado entre dos chimeneas una muestra de palastro en que se leía su título, con gruesos caracteres que podían verse desde muy lejos. Durante la noche se había puesto encima de la muestra una gran bandera blanca, sin más lema que el siguiente, escrito en letras que tenían dos metros de altura:

¿ANIMO?

Se averiguó perfectamente que nadie durante la noche había podido subir al tejado. Por último, el obelisco de la plaza de la Concordia se había emperejilado con un nuevo adorno que consistía en una especie de gorro de dormir de lienzo blanco que formaba cuatro caras, leyéndose en cada una de ellas:

AQUÍ

DOMINGO

1º de junio

a las doce

Esta vez no se contentó la gente con preocuparse sino que empezó a avergonzarse de su preocupación. Los estudiantes, los trabajadores, el pueblo de los arrabales, sobreponiéndose a todo respeto humano, se abandonaron francamente a una curiosidad que se hizo contagiosa. En el Jockey-club y en todas las reuniones se hicieron grandes apuestas en pro o en contra de la realidad del acontecimiento que se esperaba. Hasta los bolsistas se persuadieron de que el 1º de junio influiría en uno u otro sentido en los fondos públicos, y se dividieron en alcistas y bajistas. Las mujeres expresaron enérgicamente su deseo de ir a ver la función, con gran contento de los maridos, que hallaron en la curiosidad de sus caras mitades un pretexto para satisfacer la suya. La gente del pueblo, sobre todo, se dispuso para invadir en masa la plaza de la Concordia. En cuanto a los individuos de las demás clases, los había que no tenían gran miedo a los apretones de la multitud, y se resolvieron a arrestarlos. Los que temían ser estrujados se procuraron ventanas en los baluartes o en los muelles. La calle Real era el blanco de todas las ambiciones. Uno de sus vecinos, que no debía ser rana, tuvo la feliz ocurrencia de poner el 29 de mayo pegado a la pared de su casa un cartel que decía: Se alquilan ventanas para el 1º de junio. El ejemplo fue inmediatamente seguido y se propagó, como el incendio de un reguero de pólvora, a los baluartes, la calle de Rívoli y los malecones. Todas las localidades se alquilaron a precios fabulosos, que revelaban una curiosidad llevada a su paroxismo. A las cinco de la tarde del 31 de mayo no quedaban ya más que algunos carteles en los barrios más lejanos de la plaza de la Concordia,

Era indudable que la concurrencia sería enorme, y acerca del particular no cabía a la autoridad la menor duda. Todas las tropas se pusieron sobre las armas en sus cuarteles, y se reforzaron y amunicionaron las guarniciones vecinas. La artillería se puso en disposición de funcionar, con las piezas atalajadas en los patios de sus cuarteles. Verdad es que todas estas precauciones se tornaron con el mayor sigilo posible. Antes de amanecer se apostaron en todos los puntos donde debía agolparse la muchedumbre agentes de policía y municipales de París a pie y a caballo, con las más severas consignas para mantener el orden y prevenir los accidentes. En algunas calles se prohibió el tránsito de carruajes, y todo se reglamentó como en los días de fiesta nacional.

Y cada cual se decía que si de lo que se trataba era de hacer correr al público un bromazo, el autor de la ocurrencia se había salido con la suya.

Los acontecimientos sucesivos, no obstante ser tan notorios, podrían a algunos parecer imposibles y a otros sobrenaturales, si no colocásemos aquí su explicación científica de una manera bastante inteligible, como van a ver nuestros lectores. Lo mejor que podemos hacer es transcribir el extracto de algunas notas halladas entre los papeles del inventor, y se verá que todo lo que podría parecer extraño en esta verídica historia, luego que se posee la llave del enigma, es tan natural como el espectáculo de una locomotora que avanza sin caballos.

CAPÍTULO II

LA INVENCION

ME costó algún trabajo percibir con claridad yo mismo la primera idea de mi invención.

Una especie de intuición vaga me decía que seguía un camino extraviado, obstinándose en querer dar dirección, por medio de motores comunes, a los vehículos aéreos, más o menos pesados que el aire. Toda fuerza motriz era fatalmente insuficiente en el mero hecho de exigir una maquinaria pesada. Cuanto más se aumentasen la magnitud y eficacia de las alas, velas o hélices destinados a producir la locomoción, tanto más necesaria había de ser una fuerza motriz considerable, imposible de obtener en el aire en razón del peso de las máquinas, sobre todo si estas exigían provisión de agua y combustible. No se puede aumentar la potencia de los medios sino aumentando, en una proporción mayor aun, la dificultad del resultado. La concepción de globos susceptibles de ser dirigidos, o de un vehículo cualquiera que recibiese el impulso de alguno de los motores conocidos, implicaba contradicción en mi concepto, constituía un verdadero círculo vicioso, una imposibilidad hija del absurdo. Se requería otra concepción primordial, radicalmente distinta.

Reflexioné acerca de los motores hasta entonces mal conocidos, mal estudiados o, por mejor decir, no descubiertos, que podría suministrar la naturaleza.

Se me ocurrió desde luego la gravitación. La gravitación es evidentemente una gran fuerza, una fuerza enorme, que funciona sin mecanismo. Lo que es una condición precisa. ¡Qué energía en el descenso de un peñasco que cae desde la altura de un centenar de metros! ¡Que poder en las fuerzas que determinan el movimiento de los cuerpos celestes!

Pero la gravitación no es una fuerza que puede dirigirse. Tiene para nosotros un centro de dirección único, el centro mismo del globo, en cuya superficie pueden realizarse los fenómenos que están a nuestro alcance.

La gravitación era un motor exactamente inverso al que necesitaba

Esta idea de exactamente inverso fue un rayo de luz. ¿La gravitación no tenía su contrario?

Debía tenerlo. El doble fenómeno de atracción y repulsión se observa en las combinaciones químicas y en la composición de los cuerpos. La ciencia tendía ya a referir todos los fenómenos físicos que presenta la materia a una causa única: el movimiento molecular, del cual el calor, el sonido, la luz y la

electricidad no son más que manifestaciones distintas, si bien iba demasiado lejos desconociendo el dualismo de esta primera causa que pretendía referir a la unidad absoluta, explicando los fenómenos repulsivos por los mismos impulsos exteriores de átomos de éter con que explicaba los fenómenos atractivos, y rebajando a la categoría de las hipótesis condenadas la concepción de las dos electricidades, positiva y negativa.

En aquella época no se conocía la electricidad, de la cual, sin embargo, nos servíamos. Se tenía el telégrafo eléctrico, invención que hoy parece hasta trivial, pero que entonces pasaba por el non plus ultra del genio de la ciencia práctica. Se sospechaba confusamente que había alguna relación entre la electricidad y la imantación, pero nadie sabía darse exacta cuenta de la identidad de aquellos fenómenos, de que la chispa eléctrica, el magnetismo, el galvanismo, la imantación, la gravitación y las afinidades químicas no son más que manifestaciones diversas. Acaso se diga que es un mérito muy escaso el que ha contraído, descubriendo que la gravitación y la electricidad son una sola y misma cosa, descubrimiento que hasta entonces había permanecido en el estado de pura hipótesis, apenas sospechada y de ninguna manera demostrada. ¡Siempre la historia del huevo de Cristóbal Colón! Todo problema parece fácil de resolver cuando está ya resuelto.

Nadie puede figurarse cuántos esfuerzos, cuántas meditaciones, cuantos trabajos, cuántos experimentos, cuántos dolores y cuánta perseverancia me costó llegar a esta fórmula: La gravitación no es más que uno de los modos de manifestación de la electricidad.

La electricidad es, si así puede decirse, la gravitación elevada a su mayor potencia. Es una especie de frenesí, de locura de atracción.

Presenta los dos inversos, que se expresan con las palabras de electricidad positiva y negativa. De la misma manera, la gravitación propiamente dicha, o positiva, tiene por inverso la gravitación negativa, o antigravitación.

Su doble acción produce el movimiento de los cuerpos celestes, y esta teoría completa el descubrimiento de Newton. La gravitación no explica más que la mitad del fenómeno, como, por ejemplo, la fuerza que sujeta la tierra a cierta distancia del sol que le atrae, Pero para darse la razón de que la tierra atraída por el sol no se junte con éste, había necesidad de suponer una fuerza de impulsión original producida de una vez para siempre y resolviéndose en fuerza centrífuga. No se conocía la naturaleza de esta fuerza, que no es original, sino continua, y tiende a alejar la tierra del sol hacia el cual la gravitación tiende a atraerla. Esta fuerza es la antigravitación, o gravitación negativa, o fuerza de repulsión, una de las formas de la electricidad negativa. Las dos gravitaciones, positiva y negativa, obran a la vez, en sentido inverso una de otra, siguiendo un ángulo cuyo resultante, que varía, produce la revolución de cada planeta alrededor de su sol y de cada satélite alrededor de su planeta.

El motor existe en la naturaleza. No se trataba más que de apoderarse de él, de moderarlo, de volverlo manejable y utilizable.

Esta era la parte más ardua de mi empresa, ¡Cuántas orgías, cuántos experimentos, cuántas tentativas infructuosas, antes de llegar a la creación de los dos cuerpos electro-metálico-químicos a que he dado el nombre de pos. y neg. abreviando los vocablos positivo y negativo! ¡El pos. amarillo como el oro, sólido como el platino, fusible a una temperatura que tan difícil es de obtener ¡El neg. blanco como la plata, ligero como el aluminio, poroso como la piedra pómez! Aislados, se conducen como todos los demás cuerpos, caen a tierra y

obedecen las leyes de la sola gravitación. Su yuxtaposición es quien les da sus cualidades particulares, así como los discos sobrepuestos de zinc, cobre y bayeta convenientemente humedecida determinan el desprendimiento de la electricidad en la pila de Volta.

Es también electricidad lo que se desprende del pos. y el neg. yuxtapuestos : electricidad positiva o atractiva por el pos. electricidad negativa o repulsiva por el neg. El primero esta solicitado por la gravitación, y el segundo por la antigravitación.

He aquí las comprobaciones a que me condujeron mis experimentos:

Construí una bola compuesta de un hemisferio de pos y un hemisferio de neg. Cuando el pos se volvía hacia tierra, la bola caía. Cuando se volvía hacia tierra el neg. la bola se elevaba con mucha fuerza. Como era natural, mi primer aparato salió muy imperfecto. Fue sin embargo suficiente para darme la seguridad del éxito definitivo.

Reconocí que las dos electricidades gravitantes, positiva y negativa, se desprendían de una manera constante, la una por el pos la otra por el neg, Pero este desprendimiento no producía ningún efecto en ninguno de los dos cuerpos cuya superficie no estaba envuelta hacia la tierra. La fuerza, fuese atractiva o repulsiva, se anulaba por falta de objetivo, si no se hallaba en presencia de la masa terrestre. Sucedió a poca diferencia lo que sucedería a un cuerpo pesado que supusiésemos perdido en el espacio lejos de todo cuerpo celeste. Quedaría sometido a la fuerza de gravitación, y sin embargo no caería en parte alguna, por no haber nada que pusiese en acción dicha fuerza, Tomando del testimonio jurídico un término de comparación, tendría, si así puede decirse, el goce de la facultad gravitante, pero no el ejercicio.

Sucedía pues que cuando volvía la bola con el pos hacia abajo, se desprendía siempre por el neg una electricidad repulsiva, pero, no hallando objetivo en el espacio, ningún efecto producía. Al contrario, desprendiéndose por el pos la electricidad atractiva, la bola era atraída a tierra con violencia. Quise comprobar si este efecto de caída era únicamente el resultado de la pesadez. Había dado un peso de mil quinientos gramos a mi hemisferio de pos, y de quinientos gramos a mi hemisferio de neg. La bola, pues no obedeciendo más que a la gravitación ordinaria, pesaba dos kilogramos. La coloqué en el platillo de una balanza con el pos hacia abajo. Después, aumenté sucesivamente el peso en el otro platillo, y no pude conseguir que subiese el platillo en que estaba la bola sin poner en el opuesto un peso total de cincuenta kilogramos. La bola se adhería con una fuerza invencible, como esos pesos huecos que un jugador de manos levanta con un solo dedo, siendo ineficaces todos los esfuerzos para levantarlo luego que se había establecido la comunicación eléctrica. Las dimensiones de mis balanzas no me permitieron llevar más adelante mi experimento, pero quedé muy satisfecho del resultado obtenido. No tuve que hacer más que ladear mucho la bola para hacer cesar la adherencia.

Cuando la bola estaba vuelta con el neg. hacia abajo, se elevaba con mucha fuerza y golpeaba con violencia el techo, del cual quedaba suspendida. Entonces se producía el efecto inverso. Era entonces la electricidad gravitante atractiva la que, desprendiéndose por el pos. vuelto hacia arriba, no hallaba objetivo en el espacio y no producía efecto en ningún sentido. Al contrario, la electricidad gravitante repulsiva, desprendiéndose por el neg. hallaba un objetivo en la masa

terrestre y alejaba de ella con violencia la bola, como si la hubiera empujado un resorte tendido después de haberle dado, un punto de resistencia.

Quise medir también el grado de adherencia de la bola en el techo, y me fue imposible vencerla a pesar de todos los pesos que de ella suspendí. No necesitaba más, y aplacé para más adelante la graduación exacta de la fuerza dinámica del sistema, ya en el sentido atractivo, ya en el repulsivo. Ladeé la bola, y entonces la desprendí fácilmente del techo.

El problema estaba resuelto en sus tres cuartas partes; tenía un motor dotado de una fuerza enorme, que hacía subir o bajar *ad libitum*. Una bola del tamaño de la cabeza me bastaba para elevar pesos considerables, pero esto no era un gran progreso sobre los globos, era necesario hallar el medio de moderar la fuerza ascensional para no ser arrastrado a alturas demasiado elevadas, y transformarla en fuerza lateral para dirigir el aparato.

Fácilmente se obtuvo el primer resultado, La adherencia completa del pos. y el neg. producía el máximo de desprendimiento de la electricidad gravitante, positiva o negativa. Comprendí que separándolos ligeramente no se suprimiría el fenómeno pero se aminoraría. Seguía manifestándose, aunque muy débilmente, colocando los dos cuerpos a una distancia de dos centímetros. Así dispuestos, permanecían en el aire casi en el mismo punto en que se les colocaba, sin subir ni bajar sino con un movimiento imperceptible y con la mayor lentitud según se dirigía hacia tierra el pos. o el neg. Era ya dueño de la fuerza motriz, pudiendo aumentarla o disminuirla como mejor me pareciese.

Faltaba dirigirla, y practiqué al efecto numerosas tentativas, de cuyos pormenores no me ocuparé, para llegar inmediatamente al procedimiento que me suministró la solución.

Compuse la bola de una parte intermediaria en neg. y dos partes extremas en pos. Era un disco entre dos hemisferios. Se produjo un fenómeno bastante curioso.

La yuxtaposición del hemisferio inferior con el disco intermediario engendraba la electricidad gravitante positiva y tendía a hacer bajar la bola hacia tierra. Pero al mismo tiempo la yuxtaposición del disco en el hemisferio superior desarrollaba la electricidad gravitante negativa y tendía a hacer subir la bola sin que el hemisferio inferior le opusiese obstáculo alguno, lo que me admiró mucho. El doble fenómeno se producía simultáneamente. La bola era solicitada por dos fuerzas, la atractiva y la repulsiva, directamente contrarias. Obedecía de las dos a la que sobrepujaba a la otra, subiendo o bajando con más o menos fuerza, según las proporciones que yo daba sucesivamente a las distintas partes de la bola, solo que no pude conseguir nunca pararlas con bastante exactitud para que el sistema permaneciese completamente inmóvil en el punto preciso en que la colocaba en el aire.

Tuve después la idea de dar al disco intermediario una forma especial como si estuviese cortado el bisel, procurando que fuese muy grueso por un lado y que por el otro terminase en filo como una hoja cortante, El efecto producido fue maravilloso.

Las dos fuerzas contrarias se producían sin cesar, pero oblicuamente. Su resultante era horizontal. Llegué a construir una bola que coloqué sobre mi chimenea, con el lado grueso del disco vuelto hacia la pared de enfrente. Partió como una bala de fusil contra la pared, rompiendo el papel y arrancando algún yeso.

Fácil me fue moderar esta fuerza construyendo bolas cuyas diversas partes distaban más o menos unas de otras.

Había pasado muchos años en busca de este resultado, pero por ultimo el problema de la locomoción aérea quedó resuelto en principio. Tenía el motor y el medio de moderarlo y la facultad de dirigirlo. No me faltaba más que perfeccionar algunas minuciosidades, lo que era fácil. He aquí el resultado de las modificaciones que ideé sucesivamente.

Varié la forma del sistema, que era esférico, y lo volví esferocónico. Diré, para expresar gráficamente mi idea, que tenía la forma de una pera o de una breva en lugar de ser la de una manzana o una naranja, La pera estaba destinada a conservar habitualmente una posición casi horizontal. Se componía de tres partes, las cuales eran más voluminosas por el lado opuesto a la punta, adelgazándose a medida que a ella se aproximaban. En medio estaba el pos, y encima y debajo el neg. Un mecanismo muy sencillo me permitía acercar o separar a mi arbitrio estas partes una de otra, volviendo ligeramente en uno u otro sentido, como se vuelve una llave, un eje que salía de la pera y bajaba verticalmente. El mismo eje, por medio de movimientos circulares análogos a los que se comunican a un manubrio o a la caña de un timón, servía para volver la punta de la pera en el sentido que se quería, e igualmente para subir o bajar arbitrariamente.

Si me suponía colgado del sistema, me veía viajando por el aire con tanta facilidad y rapidez como el pájaro más ágil. Empezaba volviendo el eje de suerte que no dejase al aparato más que una acción muy mínima y dirigía la punta de la pera hacia arriba bajo un ángulo de cuarenta y cinco grados. Estaba en el aire, suave y oblicuamente suspendido. Al llegar a cierta altura, daba a la pera una posición horizontal, volvía el eje de modo que se aproximasen una de otra las piezas del aparato, y me encontraba llevado horizontalmente en la dirección que quería, con una velocidad que podía aumentar a mi arbitrio hasta un máximo vertiginoso.

La ejecución no podía ser más fácil.

CAPÍTULO III

LA APLICACIÓN

CONSTRUÍ con cuerdas recias una especie de sillón que me sostenía pasando por los sobacos una correa, y dejaba a mis brazos y mis piernas en completa libertad para ejercer sus movimientos, Las cuerdas convergiendo una hacia otras, se reunieron encima de mi cabeza en un punto cónico de suspensión

que adapté en un principio a un gancho sólidamente clavado en el techo. Modifiqué sucesivamente los puntos de unión de mi sillón aéreo hasta que obtuve un perfecto equilibrio al mismo tiempo que una posición cómoda. La que preferí era poco más o menos la de un hombre sentado en una butaca a lo Voltaire, y ligeramente echado hacia atrás. Pero no noté que la posición más cómoda que pueda imaginarse se hace penosa y hasta insoportable al cabo de algunas horas, si no se la puede modificar un tanto. Esta observación me condujo a completar mi sillón con cuerdas pasadas transversalmente bajo mis pies, en las cuales podía apoyarme y ponerme casi en pie. Tan pronto estaba sentado como casi echado, como suspendido por debajo de los brazos, como levantado enteramente, cargando el peso del cuerpo ya sobre una pierna, ya sobre otra, y podía cruzarlas y recostarme del modo que más me convenía. Noté también que con un solo punto de suspensión, no podía evitar completamente un ligero movimiento de rotación, que se producía ya en un sentido, ya en otro, al impulso de la causa más insignificante, por lo que di a mi asiento dos puntos de suspensión en vez de uno. Una separación entre los dos, de menos de un decímetro, fue suficiente para impedir todo movimiento de rotación, o al menos para que el sistema volviese a tomar instantáneamente su posición normal.

Me ejercité largo tiempo en la gimnasia especial que requería mi sillón aéreo, donde llegué a sentarme con tanta seguridad y comodidad como en la mejor butaca de muelles. Creí entonces que podía dedicarme a experimentos definitivos. Suspendí sólidamente mi asiento de cuerdas de los dos lados de especie de pera que he descrito, a la cual di ese nombre, de que me valdré en lo sucesivo.

Se sabe ya a lo que llamo el pos. y en neg. Todo sistema en que su yuxtaposición produce los efectos que he descrito, se llama negopos. Los negopos pueden tener diferentes formas. Ya se ha visto que, después de ensayar la esférica, adopté definitivamente la esferocónica. Pero todos son negopos. Enormes negopos son la tierra y los planetas, aunque compuestos de distinta manera que por una superposición de pos. y neg. La aguja imantada es también un verdadero negopos, pero en estado completamente rudimentario. Es el único que se conocía antes de mi invención, sin que nadie se diese cuenta de su manera de funcionar. Se ignoraba que la atracción de la aguja hacia el polo se debe a una combinación de las dos fuerzas gravitante y antigravitante, producidas en condiciones particulares que les dan una dirección determinada, por lo que se llama imantación, pero con tan poca eficacia que la menor resistencia impide a este negopos embrional obedecer a la fuerza que le solicita.

El negopos simple es el primero que he descrito, compuesto únicamente de dos partes, una en pos. y otra en neg. El negopos complejo, o completo, o negopos por excelencia, es el que se compone de tres partes dispuestas de modo que permiten obtener todos los resultados requeridos, ya se halle el pos. entre dos piezas de neg, ya el neg. entre dos piezas de pos. En ambos casos los efectos producidos son idénticos, pero inversos. En el primero el negopos en forma de pera se dirige hacia la punta, y en el segundo hacia el otro extremo. Cuando me valgo de la palabra negopos sola, sin adjetivo ni explicación, designo el negopos esfero-cónico, compuesto de una pieza de pos. entre dos de neg. Del sustantivo negopos hago derivar el adjetivo negoporiano y negoposiano, y digo sistema negoporiano, efecto negoposiano, fuerzas negoporianas, locomoción negoposiana. La expresión de locomoción o navegación aérea sería más general, pues designaría una locomoción aérea cualquiera, obtenida por el negopos o por

otro cualquier sistema que se encuentre, y que, entre paréntesis, NO SE ENCONTRARA, porque es INENCONTRABLE. Llamo sillón negoposiano, barquilla negoposiana, vehículo negoposiano, etc., a los varios aparatos que se pueden suspender del negopos.

A estas pocas palabras se reduce mi vocabulario especial. Necesidad había de crearlas, pues objetos nuevas reclaman denominaciones nuevas. Pero las indicadas, con los vocablos del lenguaje corriente, bastan para expresar todas las ideas relativas a mi descubrimiento.

Vuelvo a mis experimentos.

Suspendí mi sillón de los dos lados del negopos, después de haber aflojado el aparato de manera que solo produjese un efecto casi insensible. Bien se comprende lo que significa eso de aflojar el aparato. El negopos se afloja o se activa separando o acercando sus diversas partes, de lo que resulta, como se sabe, una disminución o aumento de las fuerzas negoposianas.

Me coloqué enseguida en mi asiento negoposiano, y dirigí la punta del negopos hacia el, bajo un ángulo de cuarenta y cinco grados, en cuya dirección fui subiendo en un principio con lentitud y después con velocidades distintas. Sin embargo, mi mecanismo funcionaba imperfectamente. Corregí sus más esenciales defectos, y algunos días después volaba en mi habitación con la misma soltura que un pájaro en su pajarera.

Con todo, no había llegado aún la ocasión de manifestar públicamente mi descubrimiento. Quería darle antes una perfección completa.

Tenía el defecto de no moverse más que oblicua u horizontalmente, y no servía para subir o bajar en dirección vertical. Cuando la punta del negopos se volvía verticalmente hacia arriba o hacia abajo, las fuerzas negoposianas dejaban de desenvolverse y el sistema se venía al suelo como otro cualquier cuerpo pesado. Cuando la punta tenía una dirección lateral u oblicua, la forma de las piezas de pos, y de neg, que componían el negopos, desarrollaba fuerzas que obraban bajo ángulos cuyo resultante no era jamás vertical.

Allané este inconveniente separando únicamente la parte superior de la parte intermedia, más hacia delante que hacia atrás del negopos. Con esta modificación no se producía más que una fuerza descendente muy escasa, la cual, combinándose bajo un ángulo dado con una fuerza ascendente muy enérgica y ligeramente oblicua, daba por resultante una fuerza ascensional vertical sumamente poderosa. Procediendo a la inversa, se conseguía el movimiento vertical descendente, para lo cual bastaba aflojar el negopos hasta suprimir enteramente su eficacia. Entonces obedecía a la ley de gravitación y caía con una velocidad que me era dado moderar a mi arbitrio.

Perfeccionado mi mecanismo, me fue posible combinarlo de modo que, comunicando los más sencillos movimientos al eje de que he hablado, obtenía siempre todos los resultados apetecidos. En lo que tenía de esencial, la invención era completa.

Ambicionaba algo más bajo el punto de vista de la elegancia. Hubiera querido poder simplificar el sistema hasta el punto de embutirme yo mismo en él si así puede decirse, ocultándolo enteramente bajo mi traje. Tal era el efecto que me proponía. Un hombre vestido como todos los demás se pasea tranquilamente sin que nada en su actitud y movimientos haga sospechar que se halla cinchado por debajo de los vestidos de pies a cabeza, y que oculta en cualquier parte, en el sombrero por ejemplo, un objeto en forma de pera. Como

quien no hace nada, se mete la mano en el bolsillo o en la solapa del gabán, da vueltas a un pequeño manubrio que nadie puede ver, y echa a volar por el aire, describiendo las mas caprichosas curvas, más rápido en sus movimientos que los pájaros a quienes caza al vuelo.

No pude obtener este resultado completo, pero me acerqué a él bastante.

El negopos pudo colocarse encima de mi cabeza de modo que el sombrero lo tapaba enteramente. Las cuerdas que bajaban de los puntos de suspensión podían disimularse por medio de una peluca, patillas postizas, el cuello del gabán y una bufanda o tapabocas. En cuanto a las que directamente sostenían el cuerpo, nada más sencillo que ocultarlas bajo el vestido. El extremo del eje negoposiano se colocaba bajo el gabán al alcance de la mano izquierda que bastaba para la maniobra, quedando la derecha enteramente libre.

Preciso es confesar que resultaba de todo esto cierto embarazo extraño, cierta rigidez que no era posible dejar de notar. La cabeza especialmente se hallaba muy envarada. Además, había necesidad de conservar la posición de un hombre puesto casi de pie, sin poder tomar la de una persona sentada y casi echada en una poltrona.

Imaginé otro sistema que me obligó a variar radicalmente la forma del negopos. Hice de él una especie de collar que se aplicaba a los hombros y a la parte superior del pecho, a la manera del alzacuello de una armadura antigua. Se componía de tres aros, muy gruesos anteriormente y posteriormente muy delgados. El principio era igual al del negopos esferocónico. El aro inferior y el superior eran de neg. y el intermediario de pos. Podían acercarse o separarse por medio de un mecanismo que ponía también en juego un eje cuyo manubrio estaba al alcance de la mano izquierda. Las cuerdas partían del triple collar y sostenían el cuerpo en una actitud cómoda, que se acercaba algo más que la precedente a la posición del que está sentado. La cabeza quedaba libre, lo que era una gran ventaja.

El negopos de collar se ocultaba fácilmente bajo un cuello de gabán, una corbata algo ancha y un tapabocas, lo que daba al aeronauta el aspecto del que pretende disimular que está afectado de bocios o de alguna enfermedad cutánea que reside en el cuello. Pero no pude hallar nada mejor, y me pareció que el aparato se aproximaba bastante a mis miras, por lo que renuncié a mayores perfecciones.

Los que no han observado el perpendicularismo que conserva un cuerpo suspendido cuando el punto de suspensión es el único que se halla en movimiento, creerán sin duda que la fuerza de impulsión, obrando encima de los hombros, debía arrastrar hacia delante la cabeza y la parte superior del cuerpo y dejar el resto de éste en una posición inclinada. No hay nada de esto, a no ser que el impulso sea muy brusco o se aumente con demasiada rapidez. Pero yo me hallaba siempre casi en pie, y no sentado, por lo que resolví no hacer uso del negopos de collar sino como medio de suspensión y dar el impulso por medio de un segundo negopos esferocónico, dispuesto delante del cuerpo a la manera de un cinto, al que se adherían sólidamente las cuerdas. Así obtuve una segunda ventaja, que no era de despreciar. Los dos negopos podían sustituirse recíprocamente de suerte que si por una causa cualquiera dejaba el uno de funcionar, no por eso era inevitable mi caída. Quedaba colgado del otro con el cual podía gobernarme. La mano izquierda bastaba para la maniobra de los dos.

Basta lo que precede para dar cabal idea de los incidentes tan extraños y ruidosos con que se manifestó mi descubrimiento. Antes de dar a conocer mi obra, quise hacerme cargo de todas las aplicaciones de que era susceptible.

Una de estas aplicaciones, la más considerable tal vez, era la locomoción aérea. Pero otras había cuya importancia merece tomarse en consideración.

Acababa de descubrir un motor nuevo, una potencia indefinida, y tan económica que el gasto que se necesitaba para ponerla en acción era casi nulo.

La construcción de un negopos me salía bastante cara. El pos. venía a costarme la mitad de su peso de oro, y el neg. algo más que su peso de plata. Los dos negopos que empleaba para la locomoción individual no bajaban de 5.000 francos, lo que era mucho para mis experimentos, pero muy poca cosa en comparación del resultado obtenido. Además estaba muy seguro de que cuando, en lugar de fabricar penosamente por mí mismo en mi laboratorio, pudiera organizar una fabricación en grande escala, el precio vendría a reducirse considerablemente. El establecimiento del motor era pues poco costoso y sus funciones no acarreaban gasto alguno. Desde luego se adivinan los inmensos resultados que se podían obtener aplicándolo a todas las máquinas que utiliza la industria. A más de la simplificación de las máquinas mismas, se conseguía la supresión de todos los gastos de combustible.

No se trataba más que de organizar el negopos como motor, lo que era fácil.

Construí un negopos simple, de forma casi elíptica, con los extremos achatados de cierta manera. Lo coloqué entre dos montantes provistos de muescas, deslizándose en cada una de ellas una de sus puntas. El aparato estaba colocado horizontalmente, con el neg. hacia abajo. Precipitose hacia tierra resbalando por las muescas, las cuales en su parte inferior estaban dotadas de botones de detención debidamente dispuestos. En el momento de tropezar con este obstáculo los extremos aplastados, se verificó un movimiento de revolución, por el cual el neg. se halló a su vez vuelto abajo. Entonces el negopos volvió a subir con mucha fuerza entre sus dos montantes hasta que puntos de detención análogos, colocados en la parte superior, le hicieron volverse otra vez hacia abajo y bajar de nuevo. Omito la descripción de los medios circunstanciados de que me valí para mantener el aparato, de manera que sus evoluciones se verificasen con regularidad sin que el negopos pudiese girar más que de la manera conveniente, ni salirse de las muescas, etc. He dicho lo bastante para hacer comprender como obtuve un movimiento alternativo, análogo al de los émbolos de las máquinas de vapor, con la diferencia de que el volumen de mi aparato era infinitamente menor, al mismo tiempo que era infinitamente superior su fuerza. Y para colmo de dicha, había descubierto al mismo tiempo el movimiento continuo, continuo al menos hasta que se desgastase el aparato, lo que no podía menos de suceder sino después de mucho tiempo.

Pero el descubrimiento del movimiento continuo era sólo cuestión de curiosidad, que todo lo más podría utilizarse para los progresos de la relojería.

Lo que tenía un inmenso alcance era el descubrimiento de un motor susceptible de ser aplicado a todas las máquinas imaginables. Tenía en mis manos una revolución industrial, cuya menor consecuencia, luego que me diese la gana de explotarla, era la adquisición de millones y tal vez de centenares de millones.

Sin embargo, estos resultados palidecían al lado de los que me parecía estar ya tocando como consecuencia de la locomoción aérea.

Bien determinadas mis ideas, respecto de la aplicación de mi descubrimiento a la maquinaria, cesé de ocuparme del aparato bajo este punto de vista, y no pensé más que en disponerlo todo para las primeras manifestaciones con que quise dar un golpe teatral, sin ejemplo en los pasados tiempos.

CAPÍTULO IV

LOS PREPARATIVOS

PARA conseguir mi objeto, me había trazado de antemano cierto método de vida. Vivía muy aislado, tan pronto en París como en una propiedad que adquirí, pasando por muy huraño, y consiguiendo, a fuerza de irregularidad en mis costumbres, que nadie hiciese caso de mi ausencia ni de mi presencia. Además, ejercitándome mucho, había logrado escribir con la mano izquierda tan de corrido como con la mano derecha, y mi segundo carácter de letra, que nadie conocía, era absolutamente distinto del primero, que conocía todo el mundo. Así pude, aunque muy difícilmente, porque no quería hacer declaración alguna a la autoridad, procurarme una prensa autógrafa, que establecí con mucho misterio en mi casa de campo, en una torrecilla que comunicaba con mi laboratorio, donde no entraba nadie más que yo. Paso por alto numerosos pormenores, dispuestos en conformidad con mis proyectos, bastando los que preceden para que se comprenda de qué modo pude realizarlos.

Acaso se me pregunte que motivos tuve para tomar tantas precauciones y rodearme de misterios como si cometiese un crimen. ¿No hubiera podido solicitar privilegios de invención y explotar mi descubrimiento sin recurrir a medios tortuosos?

Las razones de mi conducta me parecían poderosas. No podía tomar privilegios de invención ni explicar mi descubrimiento en algunas memorias descriptivas, con las cuales lo hubiera revelado, de modo que cualquiera hubiera podido usurpármelo. Impedir el plagio por medio de un proceso, hubiera sido una tontería. ¿Cómo proceder entre gentes que podían huir por los aires? Tornando privilegios de invención, ponía mi descubrimiento en manos de todo el mundo. No era, sin embargo, mi interés material quien principalmente me prohibía divulgar mi secreto. Era evidente que desde el momento en que se

conociese mi procedimiento, ya no habría Estados, ni países, ni naciones distintas. Todas las barreras que separan a los pueblos, quedaban suprimidas de un solo golpe, lo que a la larga podía ser muy bueno; pero por de pronto hubiera sido un gran mal abandonar de repente una revolución tal a todos los azares de lo desconocido y a todas las empresas de los aventureros. Un país que se hubiese prevalido de ella antes que los otros, podía hacerse dueño del mundo. ¿Y quién sabe si Francia, lejos de hallar, como yo quería, una causa de grandeza en la obra de uno de sus hijos, no hubiera sido la primera víctima de esta misma obra, descendiendo al último lugar entre las naciones? Yo, al contrario, quería que mi país tomase la delantera a todos los otros, lo que requería un sigilo profundamente guardado hasta haberme puesto de acuerdo con el gobierno acerca de las medidas que habían de tomarse de antemano.

Una revelación imprudente y prematura podía tener consecuencias aún más funestas. Podía hacer imposible toda posición social y entregar las sociedades a los más peligrosos malhechores. El robo, el saqueo, el asesinato, el incendio, las más odiosas violencias se podían poner a cubierto de todas las represiones. No había ya seguridad, ni propiedad, ni protección para los débiles, ni organización social de ningún género. Aquello hubiera sido el caos, la ruina universal, la violencia del mundo, una desorganización espantosa.

Era pues preciso tomar numerosas medidas de precaución antes de descubrir mi secreto, y no dejarlo traslucir en lo más mínimo antes de llegar la ocasión oportuna. Y yo podía evitar completamente toda posibilidad de indiscreción sino suprimiendo radical y absolutamente a los amigos que habrían podido adivinar algo, y a los ayudantes, a los operarios, a los criados, que habrían tal vez concebido algunas sospechas acerca de mi objeto. Todo lo hice por mí mismo. Tenía una fragua, un torno para metales, un crisol, todo lo necesario para las manipulaciones químicas, todas las herramientas que mis proyectos requerían. Confiaba, sin embargo, durante mis experimentos la construcción de varias piezas a herreros, maquinistas, cordeleros, etc. Pero no les confiaba más que aquellas piezas que no podían inspirar ninguna sospecha, y como había tomado un privilegio de invención por un freno que había adoptado algunas compañías de ferrocarril, nunca se supuso que me ocupase yo de otra cosa que de invenciones relativas a ferrocarriles, y particularmente de nuevos sistemas de frenos.

Quería también que la invención se manifestase desde luego de una manera patente e incontestable. Si hubiese empezado a hablar de ella, ya al público por medio de anuncios, ya al gobierno en comunicaciones más o menos secretas, es probable que el asunto no se hubiera tomado por serio, y hasta hubiera corrido el peligro de pasar por loco. No podía evitar este percance sino haciendo seguir inmediatamente a mis comunicaciones experimentos decisivos. Pero en esto veía otros inconvenientes. Desde el momento en que se supiese que poseía un secreto semejante, quedaba expuesto a que se ejerciese sobre mí una presión constante para obligarme a entregarlo al gobierno o al público, y me hubiera visto tal vez forzado a desprenderme de el bajo condiciones que no me habrían convenido. Y al expresarme así, no me refiero a mis intereses personales, que constituían la menor de mis preocupaciones, sino que considero la cuestión bajo el punto de vista de las precauciones que era menester tomar antes de desencadenar en el mundo las consecuencias incalculables de un descubrimiento de tanta trascendencia. Hasta posible era que se emplease

conmigo la violencia para arrancarme mi secreto, manantial de poder y de fortuna mucho más tentador que los pedazos de tierra que convierten los filibusteros en teatro de sus fechorías, mucho más tentador que las presas que codician los piratas y los bandidos, mucho más tentador que las provincias que provocan la ambición de los conquistadores, con frecuencia, poco escrupulosos en la elección de sus medios.

Quería, pues, quedar en posesión de mi secreto hasta el momento que considerase oportuno, después que el mundo hubiese apreciado su importancia, después que se hubiesen calculado sus consecuencias, después que se hubiesen tomado las medidas necesarias para que Francia hallase en mi descubrimiento una fuente de grandeza y no un azote para la humanidad.

A estas consideraciones se agregaban accesoriamente otras relativas a mis intereses personales. Era sin duda muy justo que yo sacase alguna ventaja de mi invención, y sobre todo que nadie me arrebatase el mérito que hubiese contraído. Si bien no creía en la posibilidad de que otros descubriesen perfeccionamientos esenciales, podía suceder que se modificasen algunos accidentes del aparato que diesen a éste, como alguna vez se ha visto, el nombre del modificador. Yo no podía consentir que mi invento quedase relegado a un segundo término. No quería que un día se borrara de la memoria de los pueblos, para no quedar más que en la de los eruditos. ¿Semejante sentimiento se puede calificar de vanagloria? En cuanto a mí, opino que si revelaba algún orgullo, era al menos el orgullo más legítimo y mejor justificado.

El resumen, el plan que mereció mi predilección se reducía a lo siguiente: llamar vivamente la atención por medio de ruidosas manifestaciones de mi descubrimiento; guardar el más absoluto secreto, no sólo respecto de mis procedimientos, sino que también respecto de mi persona, de suerte que no se pudiese sospechar quién era el navegante aéreo cuyas evoluciones parecían prodigiosas; ponerme, sin embargo, hasta cierto punto en comunicación con el público, y hasta con el mismo gobierno en ocasión oportuna, discutir con éste las medidas que convenía tomar, y las condiciones bajo las cuales entregaría mi descubrimiento, del cual no quería que hiciese él un instrumento de despotismo, pues yo quería que fuese un instrumento de libertad, quedando siempre bastante dueño de la situación para hacer prevalecer mi voluntad si sobrevenía alguna discusión que rompiera nuestra buena inteligencia; revelar en seguida mi nombre, pero solo en ocasión oportuna y después de haber organizado en varios países puntos de refugio invencibles para ponerme a salvo de todas las impertinencias, violencias e intrigas; aguardar en fin para comunicar mi secreto al público o al gobierno, que se hubiesen tomado las medidas necesarias y ejecutado las correcciones convenidas, y que se grabara mi nombre en mi descubrimiento de una manera indeleble, que nunca pudiese borrar la mano del tiempo.

CAPÍTULO V

LA MANIFESTACIÓN

DESDE que rayó el alba podía preverse que el primero de junio sería un día espléndido. Aunque el cielo estaba cubierto, las nubes que lo encapotaban eran de esas que en el clima de París responden mejor de la seguridad del tiempo que un sol que nace demasiado radiante. El viento, sin ser fuerte, era bueno y fresco.

En la plaza de la Concordia la circulación había sido muy numerosa desde la víspera. Afluyó gente de todas las avenidas, esperando notar algunos preparativos que indicasen el misterioso acontecimiento anunciado para el día siguiente. Muchos concurrentes permanecieron en la plaza hasta muy entrada la noche. Gran número de esos que viven de industrias desconocidas, de esos que ofrecen fuego a los fumadores y recogen colillas de cigarros, acudieron después de salir de los teatros a la plaza de la Concordia, donde se estacionaron, con la esperanza de poder ceder un puesto *mediantibus illis*. Entre seis y siete de la mañana empezó a aparecer la plebe, y a cosa de las ocho la juventud de las escuelas. A las nueve era la multitud tan compacta en la plaza de la Concordia, que se dio orden de no dejar penetrar en ella a nadie más y dejar salir a quien quisiera. Como sucede en semejantes casos, el contagio, lo invadía todo. Los curiosos atraen a los curiosos. Los que más seguros creían estar de no salir de su casa se sienten como arrastrados a pesar suyo, y por la sola razón de que el torrente crece, ellos contribuyen a aumentarlo. Se acumuló la muchedumbre en los Campos Elíseos, en el jardín de las Tullerías, en el puente de la Concordia, en los muelles, en la calle Real, en la calle de Rívoli, y en los baluartes. A las diez se circulaba difícilmente por el baluarte de la Magdalena. A las diez y media apenas se podía transitar por la calle de la Paz. A las once era imposible llegar a la calle de la Chaussée d'Antin. En las ventanas se agolpaba más gente de la que podían contener.

Las conversaciones, las suposiciones, las chanzonetas se sucedían incesantemente. ¡Qué se empiece! ¡que se levante el telón! ¡música! gritaban los pilluelos de París. José Prudhomme decía: – La autoridad no debería permitir que se hiciese agolpar la gente de una manera tan peligrosa y sin decir con qué objeto. Un curioso, tendiendo su vista por el espacio, exclamo: ¡Aaah! Y le contestaron con hurras, silbidos y aplausos. Hubo algunos estrujones, pero sin ningún accidente serio. A las doce menos cuarto la curiosidad se convirtió en una ansiedad vehemente, mezclándose con el vago terror que experimenta siempre el que espera algo desconocido. Cesaron las chanzas, no encontrando ya ningún eco. Reinó un silencio extraño. Nada es tan grande como este silencio de la muchedumbre, solemne y casi lúgubre. Todos los que tenían reloj miraron la hora. Eran las doce menos cinco minutos, y nada aparecía en la plaza de la Concordia. El público empezó a temer que le habían engañado. Un descontento sordo, próximo a convertirse en saña, se apoderó de todos los ánimos. Los más flemáticos y de carácter más apacible se pusieron rabiosos y feroces a la idea de que se les había chasqueado ignominiosamente.

El sol atravesó las nubes, que en gran parte se habían ya disipado, y resplandeció en el cenit en un vasto espacio de cielo azul. De repente se oyeron algunos gritos: ¡Mirad!... Los ojos más penetrantes habían percibido un punto negro crecía visiblemente. En pocos segundos aumentó de tal modo que se pudo distinguir como una forma humana que bajaba a plomo sobre el obelisco. Estalló una aclamación formidable que rompió el silencio como el relámpago rompe la nube. Resonaba aun cuando se veía ya distintamente un hombre, con la cara medio tapada, en pie sobre la cúspide del obelisco. Un nuevo clamor se levantó, mezclado con aplausos y bravos. El hombre, que llevaba un sombrero redondo, se descubrió, y volviéndose sucesivamente hacia los cuatro puntos cardinales, saludó a la muchedumbre. Sacó en seguida su reloj y lo señaló con el dedo. Cada cual miró el suyo. Eran las doce menos un minuto. Los aplausos y las gritos redoblaron. El hombre volvió a meterse el reloj en el bolsillo, y todos los concurrentes se pusieron a observarle con la mayor atención.

Estaba vestido de negro, Una especie de gabán o sobretodo abotonado le llegaba del cuello a las rodillas. Los faldones del gabán estaban sujetos al pantalón de modo que no pudieran flotar al aire. Las piernas y el pantalón estaban metidos dentro de unas botas anchas y flexibles, que eran bastante grandes para que se comprendiese que tenían debajo otro calzado. El cuello del sobretodo estaba levantado y rodeado de una corbata ancha de lana blanca. El cuello parecía grueso y se notaba en él cierta rigidez, lo mismo que en los hombros. Una melena rubia, no muy larga pero espesa, ocultaba la nuca y las orejas. La barba entera, más rubia aun, cubría las mejillas y los labios, Tapaba la parte superior del rostro una media careta parecida a las que usan las bailarinas en los bailes de la Ópera. El sombrero redondo, negro como el resto del traje, estaba provisto de barbuquejo. Cubrían las manos guantes gruesos que parecían acolchados. Veíase que, a pesar de la estación, aquel hombre se había prevenido contra el frío. Tenía la mano izquierda oculta dentro del sobretodo, del cual sólo la había sacado un instante para indicar la hora del reloj, volviéndola a colocar inmediatamente en la actitud con que se suele representar a Napoleón I y a ciertos oradores.

Hizo un ademán, y a las doce en punto se elevó verticalmente en los aires con la rapidez de una flecha. Al llegar a una altura bastante considerable, se detuvo y se cernió encima de la multitud, describiendo lentamente un círculo que se ensanchaba en espiral. Parecía estar casi en pie, un poco inclinado hacia atrás y con las piernas muy ligeramente encogidas. La mano izquierda permanecía oculta bajo su traje. Después el círculo se estrechó poco a poco, al mismo tiempo que la rapidez del navegante o, por mejor decir, del nadador aéreo, aumentaba progresivamente practicando un descenso. Al llegar algo debajo de la punta del obelisco, describió en torno con una rapidez vertiginosa algunos círculos estrechos, se puso en pie en su actitud primera y saludó de nuevo a la multitud a derecha e izquierda y en todas direcciones.

Imposible sería dar una idea de los bravos, aplausos, aclamaciones y gritos con que fue acogido. Echábanse al aire millares de sombreros, Algunos parecían locos de entusiasmo, y los más impresionables se enjugaban los ojos, sorprendidos de haber sentido brotar una lágrima. Había circulado la noticia con una rapidez eléctrica hasta las últimas filas de la multitud acumulada en París. ¡Un hombre en el aire! decía cada cual al de su lado, y le faltó muy poco para que los empujones hacia la plaza de la Concordia produjesen una sofocación general En vano las personas sensatas exclamaban que iba a venir

puesto que lo había prometido, y que todos le podrían ver sin moverse de su sitio. La curiosidad deliraba y nada oía.

Los municipios y guardias de París empezaban a ceder bajo la presión de la muchedumbre, no obstante habérseles agregado tropas de infantería cuando se vio aumentar la afluencia hasta tal extremo. El primer resultado de aquel prodigioso descubrimiento iba a ser una hecatombe inmensa de gentes ahogadas, aplastadas, pisoteadas.

Afortunadamente el hombre aéreo no se detuvo mucho tiempo en el obelisco. Volvió a tomar su vuelo a la altura próximamente de un cuarto tercero, y entró por la calle Real y luego por los baluartes. Avanzaba con una velocidad moderada, a poca diferencia como la de un caballo a galope tendido, y así se le podía examinar perfectamente sin que nadie pudiese intentar seguirle, lo que hubiera producido en la turba espantosos reflujos. Avanzo de este modo por los baluartes hasta la plaza de la Bastilla, descendió el Sena hasta el puente de Jena, ganó el Arco de Triunfo de la Estrella, volvió por la Avenida de los Campos Elíseos a la plaza de la Concordia, recorrió la calle de Rivoli hasta la casa del Ayuntamiento, llegó por los muelles hasta el Pont-au-Change, que atravesó lo mismo que la Cité, siguió el baluarte de San Miguel hasta el jardín de Luxemburgo, donde hizo algunas evoluciones, recorrió los baluartes exteriores hasta los Inválidos, remontó el Sena hasta el puente de Solferino, y se cernió encima de las alamedas del jardín de las Tullerías.

Esto fue suficiente para aplacar lo que había de excesivo y demasiado punzante en la curiosidad pública. Se comprendió que sería imposible seguir evoluciones semejantes, y que sin moverse de su sitio tenían todos más probabilidades de volver a ver lo que ya habían visto. La multitud total aumentó, porque muy pronto no quedó en las casas una sola persona, que no fuese inválida, exceptuando los vecinos que tenían ventanas que daban a las calles principales. Pero se diseminó más y más y se encontró menos oprimida. Nada se perdió en ello, y todos pudieron ver a su gusto algún incidente de aquel espectáculo inaudito.

En el jardín de las Tullerías, por ejemplo, el hombre aéreo, al acercarse a un castaño, espantó dos palomas que en él había, y se echó a perseguirlas. Las excedía muy sensiblemente en velocidad, pero no parecía volverse con bastante facilidad para seguir los esguinces que en su azoramiento describían ellas bruscamente. Notóse también que él no trataba de cogerlas más que con la mano derecha, conservando siempre la izquierda debajo del traje. El público se complacía sobremanera siguiendo las peripecias de aquella caza de nueva especie. No tardó el cazador en coger una paloma, y luego cogió la otra. ¡Qué aplausos y que gritos. El aeronauta victorioso se sentó en el brazo horizontal de la estatua de Alejandro combatiendo, cerca del estanque que hay delante del palacio; sacó su mano izquierda, se quitó los guantes, y ató juntas las cuatro patas de las dos aves. Volvióse a poner los guantes, su mano izquierda recobró su actitud ordinaria, echó a volar otra vez, y se cernió a la distancia de un metro encima de una señora elegante, a cuyos pies dejó caer con galantería su presa batiendo las alas.

Siguió su carrera encima del Sena, de los paseos, de los baluartes y de las calles anchas, pero sin guardar una marcha regular y uniforme. Se levantaba, se bajaba, se separaba ya a la derecha, ya a la izquierda, describía espirales ascendentes y descendentes, y tan pronto se cernía casi inmóvil, espectáculo más arrebatador que el de las evoluciones más rápidas, tan pronto se lanzaba en

línea recta con una velocidad increíble. Se divirtió en el Chateau d'Eau cogiendo una golondrina al vuelo, y otra cogió también en la plaza del Panteón. En el jardín botánico bajó sin permiso de nadie a la parte reservada y cogió una multitud de flores con que formó un ramillete antes que los guardas, vacilando respecto de lo que debían hacer, hubiesen tenido tiempo de impedirselo. Un instante después estaba ya ofreciendo el ramillete a un grupo de hermosas jóvenes puestas en observación en una buhardilla del baluarte de Sebastopol. La que fue mas lista para apoderarse de ello dio las gracias al aeronauta con la más franca de sus sonrisas y con un atrevido beso lanzado al aire con la punta de sus dedos. En el café del Gren-Balcon, en el baluarte de los Italianos, había muchos concurrentes colocados, para ver mejor, en los primeros puestos. Se acercó al balcón todo lo posible, se apoderó de un vaso lleno de cerveza, se alejó uno o dos metros, lo apuro de un solo trago, volvió a dejarla encima de la misma mesa de que la había tomado, echo encima de ella un Luis, y se alejó saludando. Se detuvo, se cernió un instante, sacó del bolsillo un cigarro, se acercó a un fumador a quien pidió con mucha finura le diera el suyo, se lo devolvió después de haber encendido, y prosiguió su vuelo fumando. Fue a sentarse y a acabar de fumar su cigarro en la punta del pararrayos de la torre meridional de Nuestra Señora, lo que hizo decir a algunos chuscos que no debía aquel asiento ser de los más cómodos. Las personas graves respondieron que se ignoraba qué armadura defensiva llevaba debajo, y que, además, teniendo la facultad de sostenerse en el aire, no debía hacer peso sobre la punta. Algunos pretendieron también haberle visto poner antes en la punta para embotarla un objeto que no pudieron distinguir, sin duda para preservar de un fracaso sus pantalones.

Lo que parece más prodigioso es que, después de tantas idas y venidas, no habían dado aun las cuatro. Iban a salir los periódicos de la tarde, y se comprende que no podían hablar más que del acontecimiento que había sacado de sus casillas a todos los parisienses. Los periodistas habían tomado resueltamente su partido, haciendo de las tripas corazón para ponerse a cubierto, por medio de algunos equilibrios y habilidades redactoriles, del mal trance en que les ponía su incredulidad pasada. El Universal era el único que tenía el derecho de cantar victoria.

Su redacción, toda reunida en las oficinas, proclamaba con frenético entusiasmo el triunfo de su redactor principal. Este trabajaba ordinariamente en un gabinete bastante elegante, aunque pequeño, precedido de una biblioteca y de la sala de redacción, donde se hallaba una gran mesa, a cuyo alrededor se colocaban varios redactores. Esta habitación, que era un cuarto segundo, daba a dos anchas calles, pues la casa formaba esquina. Cuando los redactores habían concluido sus tareas, tenían un rato de conversación. Aquel día, poco antes de las cuatro, el redactor principal, sentado en su gabinete, platicaba con dos o tres personas, y por las puertas, que estaban abiertas, terciaban en su conversación sus colaboradores reunidos en la biblioteca y en la sala de redacción. De repente oyéronse gritos de ¡Vedle! ¡vedle! Todos se dirigieron a las ventanas y vieron al hombre aéreo que bajaba describiendo espirales. Tenía en la mano derecha un rollo de papeles. Se acercó a una ventana, puso el legajo en la mano que le tendió el redactor en jefe, saludó, ascendió verticalmente en los aires y se alejó.

Se le vio prosiguiendo sus evoluciones hasta las cinco. Volvió a colocarse de pie en la punta del obelisco, sacó el reloj y lo indicó con el dedo a la multitud compacta que había en la plaza. Eran las cinco menos cinco minutos. Se sentó

en la cúspide del obelisco, volvió a levantarse, saludo hacia los cuatro puntos cardinales, se lanzó verticalmente a las cinco en punto, y con una rapidez prodigiosa desapareció en el espacio. Había terminado la manifestación. Se convino generalmente en que se realizó cuanto se había anunciado y mucho más de lo que los menos desconfiados suponían.

CAPÍTULO VI

EL UNIVERSAL

EL redactor en jefe abrió inmediatamente el paquete, que le entregó el aeronauta, después de leer en el sobre: Al señor Redactor principal de El Universal.

Halló dos manuscritos.

Uno de ellos era una carta concebida en los siguientes términos:

Señor redactor principal:

El Universal ha sido el único periódico que ha dado pruebas de sagacidad y perspicacia. Recibid por ello mis plácemes y las gracias más sinceras.

Hallaréis natural que me dirija a vos con preferencia a todos vuestros colegas, para proponeros una reciprocidad de servicios.

Creo, en efecto, poder contribuir poderosamente a la prosperidad de vuestro periódico, ofreciéndoo dirigirla únicamente a él todas las comunicaciones relativas al descubrimiento, cuya primera manifestación pública se ha manifestado en el día de hoy. Si esto os conviene, vuestro periódico será un verdadero *Avisador de la locomoción aérea*, el único autorizado y exactamente informado. Mis comunicaciones serán frecuentes y, si no me hago ilusiones, interesantes para el público. El número de vuestros lectores aumentará, en mi concepto, mucho y muy rápidamente.

En cambio os pido que consintáis en que vuestra redacción sea el centro y el intermediario de todas las comunicaciones que haga o que reciba, públicas y privadas. Se pondrá en conocimiento del público que, para mi uso, hay establecida una estafeta en vuestras oficinas y que se me remitirá exactamente cuanto por este conducto se me dirija. No os pido que transmitáis las cartas que tenga que escribir yo mismo, para las cuales me valdré del correo. Pero deseo que en vuestro periódico insertéis, sin excepción alguna, todas las comunicaciones cuya publicidad desee. Además, suplico a todos vuestros colaboradores que separen, para hacerlo llegar a mis manos, cuanto se inserte en los periódicos relativo a mi invento.

Os agradeceré que me designeis una persona perteneciente a la administración o redacción con confianza absoluta, y que se preste a ser mi intermediario, mi representante y mi mandatario para todo lo que en la ejecución de mi descubrimiento pueda ofrecer un carácter administrativo. Si, por ejemplo, yo tuviere que abrir una suscripción, él se encargaría de recibir los fondos para entregármelos, y de emplear, en conformidad con mis instrucciones, los que yo le remitiere. Si tuviese a bien fundar una sociedad, él prepararía las bases, las actas y los estatutos, y practicaría, por indicación mía, las gestiones necesarias. Si hubiese necesidad de un local, él lo alquilaría; si de un objeto cualquiera, él se encargaría de comprarlo o hacerlo construir; si de trabajadores o auxiliares, él los contrataría, etc. No es necesario decir que recibiría siempre adelantados los fondos necesarios para todos los gastos que ocurriesen, y sería generosamente indemnizado de los viajes que pudiese requerir su cometido. Me entendería con él sobre la cuestión de honorarios, que serían considerables, y aumentarían a medida que necesitase un concurso más activo, sin que este concurso pudiese en ningún caso absorber de tal manera su tiempo que le inhabilitase para trabajar en el periódico.

Guardaría estrictamente, lo mismo con él que con vos mismo y con todo el mundo, el más riguroso incógnito.

Si estas proposiciones os convienen en principio os bastará publicar mañana el artículo adjunto. Si no os acomodan, considerad esta carta como si no la hubieseis recibido.

Si el artículo adjunto, que podéis vos honrar con vuestra firma, se publica mañana, me apresuraré en transmitirlos las explicaciones necesarias para el establecimiento de nuestro buzón y la seguridad de nuestras comunicaciones.

La primera que os dirija será una relación, escrupulosamente exacta de la manifestación del 1º de junio, pero sin ninguna revelación de mi procedimiento y mi persona. El momento de divulgar mi secreto no ha llegado todavía.

Me permitiréis firmar esta carta y las que os dirija en lo sucesivo con un nombre supuesto, sin por esto considerarlas anónimas. La inicial X, que puede ser una abreviatura del nombre Xavier, es la incógnita de los algebristas, y expresa en realidad lo desconocido. En cuanto al nombre de Nagrien, se compone de letras entresacadas al azar de las palabras Navigateur aérien (Navegante aéreo), que serán la única firma de mis comunicaciones al público por medio de vuestro periódico.

Incluyo en esta carta la cantidad de 2.000 francos, que os suplico consideréis como irrevocablemente adquirida, lo mismo si rehusáis que si aceptáis mis proposiciones. Haréis de ella el uso que mejor os parezca, ya sea aplicándola a los gastos de instalación de nuestra estafeta, ya sea en interés de vuestro periódico, o ya lo queráis invertir en alguna buena obra. No os la envié con otro objeto que el de daros una prueba palpable, y probablemente innecesaria, de la formalidad de mis proposiciones. Vuestro, con la mayor consideración, etc.

X. Nagrien.

En efecto, clavados en la carta con un alfiler había 2.000 francos.

El redactor en jefe no vaciló ni un solo instante, Era hombre de muy buen sentido y de mucha experiencia, de buen golpe de vista y determinación pronta. En el ofrecimiento que se le hacía vio una verdadera ganga para su periódico, a cuya prosperidad estaba entregado en cuerpo y alma, sin contar las ventajas

personales que debía reportarle por carambola. Leyó la carta a todos los redactores juntos, y todos fueron de su parecer. Aceptaron el trato por aclamación. Pero ¿quién había de ser el administrador de la locomoción aérea? Se propuso que se decidiera por votación, y se procedió a ella inmediatamente. Después de un primer escrutinio, en que cada cual se dio el voto a sí mismo, recayó en una segunda votación unanimidad de votos en el administrador del periódico, antiguo cajero de una casa de banca, hombre sumamente inteligente, muy versado en los negocios y de una probidad a toda prueba.

El Universal del día siguiente, publico en sus columnas, en grandes caracteres interlineados, el siguiente artículo como primer fondo:

Ponemos en conocimiento del publico que El Universal es desde hoy el Avisador de la locomoción aérea.

El será el único que reciba las comunicaciones del autor de este prodigioso descubrimiento, firmadas con las palabras: El Navegante aéreo.

Estas comunicaciones serán frecuentes, y todas ellas sumamente interesantes para nuestros lectores. Llevarán un sello de exactitud y, si así puede decirse, de autenticidad, que nadie seria capaz de dar a sus reseñas y trabajos sobre el mismo objeto.

Las primeras comunicaciones empezarán a aparecer dentro de dos días. Estas primeras comunicaciones no serán más que la explicación de lo que no se haya podido aclarar bastante en las distribuciones de escritos y medallas que tanto han llamado la atención, y vendrá luego una relación tan exacta como circunstanciada del gran acontecimiento del 1º de junio.

Los anuncios, informes y explicaciones relativos a la locomoción aérea abundarán en nuestro periódico, sin que en nada perjudique esto a su redacción habitual, Nuestro periódico será lo que era, con algo más.

Pero este algo más consistirá en todo lo que se refiere únicamente a un descubrimiento destinado a transformar la faz del mundo.

Dirigiéndose a nuestras oficinas, sin que haya otro conducto, será dado transmitir al navegante aéreo todas las comunicaciones posibles, que se enviarán con tanta exactitud como discreción, sin que nadie las abra más que él.

Debemos añadir en honor de la verdad que, hasta que transcurra un poco tiempo, no se hará revelación alguna acerca de los procedimientos de locomoción, ni tampoco acerca de la persona del navegante aéreo, sobre cuyo particular no tiene hasta ahora el menor indicio el redactor principal de este periódico ni sus colaboradores, El navegante aéreo ha tomado eficaces medidas para ponerse en comunicación con nosotros, pero conservando un riguroso incógnito.

Ofrece al público leer con la mejor detención cuantas cartas se le dirijan, sin excepción alguna, y contestar por el correo o en las columnas de este periódico a todas las que merezcan respuestas. Suplica a las personas que le dirijan alguna carta que escriban con claridad su nombre y señas. Leerá hasta las cartas anónimas, pero no las contestará.

En ocasión oportuna expondrá en nuestro periódico sus ideas personales sobre la mejor marcha que deba seguirse para que todo el mundo, y antes Francia que las demás naciones, saquen partido de su descubrimiento.

Anunciaremos próximamente otra manifestación pública de la locomoción, más interesante aún que la del 1º de junio. Prevenimos al público que en lo

sucesivo nada se verificará sobre este asunto sin que nosotros lo anunciemos de antemano.

El presente anuncio se reproducirá mañana.

Firmaba el artículo el redactor principal. Se enviaron los dos números en que apareció a infinidad de personas de París y sobre todo de provincias, y un resumen de su contenido se fijó en todas las esquinas. El efecto fue instantáneo. Ya todo París conocía el incidente de la carta entregada al redactor principal en presencia del inmenso gentío agolpado en las calles. El éxito excedió de una manera fabulosa a cuanto hubiera podido soñarse. Afluyeron las suscripciones, de suerte que de un día a otro se dobló, quintuplicó y hasta decuplicó la tirada. Se relegaron estrictamente a la última página los anuncios, que afortunadamente no estaban contratados, y aunque se triplicó su precio, hubo que rechazar las tres cuartas partes por falta de espacio.

El 3 de junio recibió el redactor principal por el correo ordinario una larga carta, firmada X. Nagrien, que contenía indicaciones cuidadosamente circunstanciadas. Se fijó una especie de buzón doble encima de una chimenea inútil que había en la sala de redacción, la cual era una pieza que se formó reuniendo dos por medio del derribo de un tabique a que se procedió al establecerse el periódico. El redactor principal y el administrador tenían cada cual una llave de una especie de caja de hierro colocada debajo de las jambas de la chimenea. El navegante aéreo tenía la de un cofre análogo situado en lo alto del tubo, y había un mecanismo muy sencillo para hacer subir y bajar sus comunicaciones respectivas.

Los informes dados por el periódico y los carteles no defraudaron la curiosidad del público, el cual no tardó en saber como pudo el navegante aéreo distribuir por sí solo los numerosos escritos que tantos comentarios habían provocado. La prodigiosa rapidez de su locomoción le habían permitido desde las ocho y media de la noche hasta las tres y media de la mañana recorrer París en todas direcciones.

Lo que había podido hacer en siete horas de una noche oscura se explicaba perfectamente por lo que se le había visto hacer el 1º de junio en cinco horas de día. Había, además, tomado sus disposiciones para tener a mano los tres mil ejemplares bajo sobre que la víspera se echaron a todos los buzones y los cincuenta que se expidieron sin franquear; para reunir los pájaros portadores del escrito que no soltó hasta llegada la noche, y para disponer el adorno del obelisco de modo que pudiera colocarlo de un solo golpe como un cura se pone la casulla. La noche antes había escondido cuarenta talegos enormes, llenos de ejemplares prensados, en los rincones inaccesibles de los tejados, dos de ellos en cada distrito. A pesar de su peso le había sido fácil transportarlos dos a dos, suspendidos de los órganos de locomoción, variarlos sucesivamente como varia el labrador los sacos del grano que está sembrando y atar al paso ejemplares a los pararrayos, puntas, ganchos y prominencias que veía a su alcance y arrojarlos por las chimeneas y por todas las oberturas de los edificios públicos. Tenía llenos los bolsillos de monedas de cinco francos cuidadosamente envueltas y las repartió entre doscientas habitaciones rompiendo cristales con la mano metida en un guante de esgrima. Seguía a estas explicaciones una memoria circunstanciada de la manifestación del 1º de junio, aumentada ya por el rumor popular con tantas exageraciones que se había convertido en leyenda completamente milagrosa.

Al mismo tiempo el administrador recibía instrucciones que desempeñaba con tanto celo como inteligencia, y no decimos cuáles eran para no parecer difusos, bastara conocer los efectos.

CAPÍTULO VII

UN PASEO POR FRANCIA

EL Universal del 18 de junio publicó un anuncio concebido como sigue:
La segunda manifestación pública de la locomoción aérea empezará el próximo domingo 22 de junio.

Su objeto principal será demostrar la velocidad a que puede llegar este género de locomoción y mostrar a las provincias lo que ha visto París.

El navegante aéreo quedará reconocido a las compañías de ferrocarriles si se quieren tomar la molestia de ir anotando sus operaciones para dar a éstas un carácter incontestable de certeza y autenticidad. En los relojes de las estaciones contarán de una manera precisa los instantes de su llegada y partida, en razón a la uniformidad de horas adoptada por las diferentes líneas de ferrocarriles.

El navegante no puede decir con anticipación de una manera precisa a qué hora llegará a cada estación, pero puede decir la hora de salida. Sería necesario que desde el momento en que dejara la ciudad, el jefe de estación y algunos empleados se fijasen en esta circunstancia para informarse del instante preciso de su llegada.

He aquí los datos que puede anticipar acerca de su itinerario.

Domingo 22 de junio, a las siete de la mañana, partida del obelisco. Evoluciones sobre París. A las ocho, partida de la estación del ferrocarril de León.

Llegada a Dijon. Evoluciones. A las diez, partida para Lyon.

Llegada a Lyon. Desaparición momentánea. Reaparición a las once y media. Evoluciones. A la una, partida para Marsella.

Llegada. a Marsella. Evoluciones. A las cuatro, partida para Nimes. Llegada a Nimes.

Evoluciones. A las seis, partida para Narbona.

Llegada a Narbona. Desaparición momentánea. El lunes 23, a las siete de la mañana, evoluciones en Narbona. A las ocho, partida para Toulouse.

El itinerario continuaba de este modo indicando como estaciones necesarias Toulouse, Bayona, Burdeos, Tours, Nantes, Rennes, Rouen, Lila, Estrasburgo, Nancy y París.

Preciso es decir que las compañías de ferrocarril estuvieron lejos de acoger con entusiasmo la petición que se les dirigió. quo las había acaso de arruinar

aquel fatal navegante aéreo como habían ellas arruinado a las empresas de diligencias. Verdad es que tan misterioso modo de locomoción no se había revelado más que como aplicable al transporte de una sola persona a la vez y se ignoraba si su dificultad, su precio y sus peligros hacían de él un objeto de pura curiosidad que no podía tener una aplicación usual y práctica. Pero también era posible que fuese tan practicable como poco costoso. Podía muy bien ser tan a propósito para transportar barquillas y hasta verdaderos buques aéreos como una persona sola. Si así fuera los ferrocarriles quedarían muy pronto abandonados, arruinados los accionistas y un inmenso personal cesante. Si bien no había sobrevenido aun una baja sensible, no se compraban ya sus títulos, los cuales se negociaban a la par por la única razón que sus poseedores no preveían de bastante lejos para deshacerse de ellos y venderlos a cualquier precio. Pero los más prudentes empezaban a preguntarse si no sería conveniente negociarlos de cualquier modo.

Sin embargo, las compañías comprendieron que, para el porvenir de la invención, era indiferente que la acogiesen con más o menos simpatía. De nada serviría su mala voluntad, ni podría tener otro resultado que poner en ridículo sus mezquinos sentimientos. Además, eran las que más interesadas estaban en saber a punto fijo lo que debían temer de una futura concurrencia. Bajo este punto de vista, la comprobación exacta del grado de velocidad presentaba una importancia de primer orden. Tomaron pues un partido y dirigieron a sus agentes instrucciones prescribiéndoles que apuntasen con la más rigurosa precisión la hora, el minuto y hasta el segundo de la llegada y partida en cada estación, y que redactasen informes circunstanciados de cuanto ocurriese digno de notarse.

El viaje empezó el 22 de junio a la hora anunciada. Después del efecto producido por la primera manifestación, fácilmente se adivina cual debió ser en París el apresuramiento de la multitud desde las siete de la mañana. El Universal penetraba ya en los más recónditos rincones de Francia y además, ningún periódico, sin exponerse a perder sus últimos suscriptores, había podido librarse de reproducir o extractar las publicaciones cuyas primicias tenía un feliz colega. Así es que no había nadie que no supiese en qué ciudades debía presentarse el navegante aéreo. Todas las demás, lo mismo que las aldeas, quedaron completamente desiertas. Llegaron viajeros de Alemania, Suiza, Italia, España, Inglaterra y Bélgica. Dijon, Lyon, Marsella y todas las ciudades donde se había prometido una corta detención, no habían visto nunca un gentío semejante. Inútil sería entrar en pormenores sobre las precauciones que, por medio de su administrador, había tomado X. Nagrien para sus comidas y alojamiento en que pernoctar sin arriesgarse a hacer traición a su incógnito. Lo que importaba era la comprobación de la velocidad.

El jefe de estación de París y todos los empleados a quienes su servicio permitía agruparse en torno suyo dieron fe de que el navegante aéreo, que llegó a la estación algunos minutos antes de las ocho, llevaba, a más de la media careta de su primera aparición, una máscara de cristal, con objeto sin duda de resguardar su cara y sus ojos de la impresión del aire cortado con rapidez suma. Evoluciono algún tiempo, y partió de París a las ocho en punto, dándose inmediatamente aviso por telégrafo a la estación de Dijon.

Allí se le vio aparecer directamente hacia el reloj, cuyo cuadrante indicó con la mano. Eran las nueve y veinticuatro minutos. Por los maquinistas y fogoneros, los viajeros de los trenes que había cruzado o dejado atrás y por los

empleados de las estaciones intermedias se supo más adelante que no había dejado de seguir la línea del ferrocarril, y por consiguiente habría ganado diez o doce minutos si hubiera viajado a vuelo de pájaro.

Pudo permanecer en Dijon más de media hora y volver a partir, como lo había anunciado, a las diez en punto. Llegó a León a las diez y cincuenta minutos, en cincuenta minutos había recorrido 197 kilómetros.

El viaje continuó del mismo modo.

El resultado era una velocidad media de 240 kilómetros o 60 leguas por hora, 4 kilómetros o una legua por minuto, el cuádruplo próximamente de la gran velocidad usual de los ferrocarriles, el séptimo o poca diferencia de la velocidad de la bala al salir del cañón, que anda de 400 a 500 metros por segundo, que vienen a ser 25 o 30 kilómetros por minutos, y unas 400 leguas por hora.

Se podría ir de París a Londres en una hora y quince minutos; a Madrid en cinco horas y veinticuatro minutos; a Viena en cinco horas y cinco minutos; a Berlín en tres horas y cuarenta y cinco minutos; a San Petersburgo, en once horas y quince minutos; a Moscú en doce horas y diez y seis minutos.

Se podría dar la vuelta al globo en seis días, once horas y cuarenta minutos, con lo que se ahorraría casi la sexta parte de la velocidad de la superficie de la tierra girando alrededor de su eje. Si partiendo de un punto del Ecuador el domingo por la mañana, por ejemplo, se dirigiese el aeronauta hacia el Oeste, estaría de vuelta en el mismo punto, el sábado por la tarde, si bien habría ganado un día en el camino, lo mismo que en todo viaje en este sentido alrededor del Ecuador. Sería viernes para el viajero en el momento de su regreso, y sábado para los habitantes del punto de partida y de llegada, los cuales habrían visto ponerse el sol seis veces, al paso que el viajero no le habría visto ponerse más que cinco.

El Universal publicó una relación circunstanciada del viaje, y puso a las compañías de ferrocarriles en el caso de contradecir o afirmar la exactitud, según las comprobaciones de sus agentes. Las compañías en un principio se resistieron a contestar; pero El Universal volvió a la carga con tanta insistencia, que tuvieron al fin que dirigirle algunos breves apuntes declarando que en efecto los datos que habían adquirido no se diferenciaban mucho de los que el periódico había publicado.

La alarma de las empresas iba en aumento, y se manifestó en sus títulos una baja algo mas marcada. No era aún gran cosa, pero bastaría tal vez que se viese en el aire una barquilla dirigida por aquel maldito inventor para que el pánico acarrase un sálvese quien pueda general.

Un nuevo artículo de El Universal, renovando sus temores para el porvenir, les daba, sin embargo, por el momento algún respiro, pues anunciaba que el próximo experimento público en razón de los preparativos que requería, no podría verificarse hasta últimos de agosto.

CAPÍTULO VIII

EL BUQUE

EL administrador, encargado con anterioridad de una triple misión, hizo construir, en conformidad con los planos, dibujos e instrucciones que se le dirigieron, un aparato que llamaremos buque, a falta de una expresión mas exacta, y cuya descripción se hallará más adelante.

Tomó en alquiler, detrás de los cerros de Mendon, una casita cercada, cuya tapia, que era bastante extensa, hizo levantar hasta una altura de seis metros, Sombreaaba dicha tapia una colina no interrumpida de corpulentos árboles.

Contrató tres hombres, que escogió con el mayor cuidado. Fueron muchos los que se presentaron, especialmente aeronautas y marinos, al llegar a su noticia los anuncios que publicó El Universal. Algunos pretendientes no solicitaban impelidos por la necesidad de ganarse la subsistencia, sino movidos por una ardiente curiosidad o por su carácter aventurero. Se negó a admitir, por razón de su edad, a un antiguo coronel de caballería, del temple de aquellos de que a los cuarenta años haría Napoleón I mariscales de Francia. Dio la preferencia a un maquinista de ferrocarril, soldado de mucho valor y sangre fría. Colocó bajo sus órdenes dos marineros, de los cuales el uno había servido en la armada y estaba condecorado a consecuencia de varias brillantes acciones, y el otro, muy distinguido también, era una verdadera celebridad en la marina mercante, por las muchas medallas de salvación que se le había conferido. Estos tres individuos estaban dotados de una fuerza hercúlea y eran hábiles gimnastas, El primero recibió el título de conductor, y los otros dos el de ayudantes, debiendo el navegante aéreo desempeñar en persona las funciones de capitán de su buque.

Cuando estuvo todo preparado, el conductor y los ayudantes se ejercitaron en sus nuevas funciones, principalmente durante la noche, en el cercado que estaba oculto a todas las miradas. La maniobra, en la parte que les correspondía, era a decir verdad, casi nula, utilidad real se reducía en cierto modo a inspirar con su presencia bastante confianza a los pasajeros, para que éstos no se dejasen sobrecoger por vanos temores. No se les reveló absolutamente nada respecto a los procedimientos y a la persona del inventor, al cual no vieron nunca sino con la cara tapada, yendo y viniendo sobre la parte superior del aparato, que se ponía y quitaba cuando bien le parecía. Esta parte del aparato contenía los órganos de locomoción, y sin ella el buque permanecía en tierra como una masa inerte, El conductor y sus ayudantes se adiestraron principalmente en ajustar y desmontar los engarces y en navegar a algunos metros del suelo para familiarizarse con aquel género de locomoción.

Todo esto duró quince o veinte días más de lo que se deseaba, y hasta el 29 de agosto no publicó El Universal el siguiente anuncio:

El domingo 3 de septiembre, un buque aéreo navegará encima de París, desde las ocho de la mañana hasta las cinco de la tarde.

Este buque se halla dispuesto a recibir unos cincuenta pasajeros. Pero esta vez no llevará más que el navegante aéreo, un conductor y dos ayudantes, pues

sus evoluciones no tienen más objeto que demostrar la posibilidad de la navegación aérea a las personas que deseen. participar del viaje sucesivo, que se verificará el domingo 10 de septiembre.

Desde el 4 al 9 de septiembre el buque, si bien destituido de sus órganos de locomoción, estará expuesto en un local dependiente de las oficinas de El Universal. Las personas que gusten visitarlo pagarán dos francos de entrada.

El experimento del 10 de septiembre está organizado como sigue:

Se ponen a disposición del publico treinta y cuatro asientos del buque, al precio de 1.200 francos cada uno.

Los que deseen embarcarse deberán inscribirse antes del 8 de septiembre, en las oficinas de El Universal y dejar el importe de un asiento en manos del administrador del periódico, que les entregará el correspondiente recibo, y depositará diariamente los fondos en la caja pública que tenga a bien designar la autoridad.

Para la distribución definitiva de los billetes, el navegante aéreo dará la preferencia a las categorías siguientes:

Al gobierno, en la persona de cualquiera de sus miembros revestido de las funciones mas elevadas. Si se presentan varios individuos de la misma clase, por ejemplo, varios ministros, decidirá la suerte;

Al ejército, en la persona del militar de más alta graduación, teniendo la preferencia un mariscal de Francia sobre un general de división, y así sucesivamente,

La marina del Estado, siguiendo el mismo orden de preferencia;

Los principales ramos de la ciencia., siendo los preferidos los miembros del Instituto, representados por:

Un físico

Un químico

Un astrónomo

Un geógrafo

Un estadista

Un economista

Un medico

La literatura, con preferencia para un miembro de la Academia francesa;

El periodismo, representado por un redactor de un periódico que no sea El Universal al que está reservado un asiento;

Las artes, representadas por un pintor, siendo preferido un miembro del Instituto;

La industria, representada por:

Un constructor de buques;

Un constructor de máquinas;

Un administrador o director de alguna compañía de ferrocarril;

Un aeronauta.

Diez y siete asientos, o un numero mayor si no se hallan representadas todas las categorías que se han indicado, serán distribuidos por la suerte entre las personas que se hayan inscrito en El Universal.

Se reservarán doce asientos gratuitos a músicos organizados en orquesta, dando la preferencia a una banda militar, si se presenta.

Otros dos asientos gratuitos se reservarán a dos simples trabajadores que designen por votación los peritos de los oficios.

En la mañana del 9 se dirigirán billetes definitivos a las personas admitidas, con instrucciones útiles para el embarque y el viaje. Las cantidades entregadas por los que no hayan podido tener asiento les serán inmediatamente devueltas con solo presentar sus recibos.

El viaje se verificará conforme al itinerario siguiente:

El día 10, a las nueve en punto de la mañana, embarque. Evoluciones encima de París y de sus afueras, y partida para Estrasburgo, de modo que se desembarque en dicha ciudad a las seis.

El 11 a las nueve de la mañana, embarque en Estrasburgo, evoluciones encima de la ciudad y partida para Lila, donde se desembarcará a las seis. Del mismo modo continuará el viaje por Lila, Rouen, Nantes, Burdeos, Bayona, Toulouse, Marsella, Lyon y París, donde se estará de vuelta el miércoles 19 de septiembre a las seis de la tarde.

Este anuncio suscitó inmediatamente un paro general, diciéndose en todas partes que no habían visto nunca una fatuidad semejante. Las preferencias con tanta soberbia otorgadas a ministros, mariscales de Francia y almirantes como si los más encopetados personajes debiesen disputarse el favor de entregarse con los ojos cerrados a un aventurero cuyo incógnito nada bueno anunciaba; el precio de 1.200 francos por asiento, lo que daba un total de 40.800 francos por un viaje de diez días, corriendo por cuenta de los embarcados los gastos de comida y alojamiento durante la noche; aquella música reclamada para conferirse el aeronauta a sí mismo un triunfo estrepitoso, todo demostraba tanto orgullo como codicia. X. Nagrien creyó de su deber contestar en El Universal a estas censuras, diciendo que no por orgullo, sino por deferencia, manifestaba, antes de divulgar su descubrimiento, una predilección marcada a la autoridad, al ejército, a la marina, a la ciencia, a la industria, a la literatura, a las artes, para que estudiasen los efectos adquiridos y las consecuencias probables. Respecto al precio de los asientos, dijo que no cometería la bajeza de justificarse del cargo de avaricioso que se le hacía sacando a relucir los centenares de miles de francos que le habían costado sus experimentos y la práctica de un descubrimiento, del cual podría sacar millones siempre que quisiera. Los que creían que era caro un viaje semejante llevado a cabo por primera vez atravesando los aires, que no lo hicieran sino querían hacerlo, y lo mismo los que no abrigaban una confianza absoluta.

Catorce días mediaron desde el anuncio al primer experimento anunciado y veintiún días desde el anuncio al principio del experimento segundo. Este intervalo permitía llegar a París y a los demás puntos donde debía presentarse el buque, no sólo a los que residían en Francia, sino también a los habitantes de varios países extranjeros. Dondequiera se había resuelto desde mucho tiempo partir al primer anuncio de una exhibición nueva. No había quien a últimos de agosto no estuviese en disposición de tomar el portante, muchos, sobre todo en los países lejanos y particularmente los Estados Unidos, creyeron que lo más seguro era ponerse en marcha antes de aguardar la señal. Al darse, ésta se apoderó de todo el mundo un verdadero frenesí. Organizáronse en todas partes trenes extraordinarios. El material móvil de los ferrocarriles llegó a ser insuficiente. Las compañías no bajaron sus precios, y ya que se hallaban tal vez en vísperas de su ruina, pudieron al menos realizar beneficios bastante notables. Se agitaron todos los medios de locomoción, siendo sobre todo notable, la afluencia de los ingleses.

El 3 de septiembre la curiosidad publica no presentaba el mismo carácter que el 1º de junio. No se hallaba ya mezclada de duda, de incertidumbre y de la inflexible ansiedad con que se espera siempre lo desconocido. Era más tranquila, pero no menos ardiente. Se sabía lo que se iba a ver, mas no por eso se deseaba menos de verlo. La multitud, engrosada por una enorme concurrencia de extranjeros, era más numerosa, pero no convergía hacia un centro determinado. Estaba diseminada por todas partes, dirigiéndose muchas personas con preferencia a los puntos en que se les figuraba que seria menos considerable. La autoridad había tomado medidas de precaución, pero como no temía ningún complot, no puso la tropa sobre las armas.

A las ocho se vio avanzar majestuosamente el buque aéreo por la avenida de los Campos Elíseos, a una altura que permitía observarle bastante exactamente. Presentaba el aspecto general de la tienda prolongada cuyo lienzo se hubiera levantado hasta las dos terceras partes de su altura, temiendo las cuerdas muy tirantes. Era el piso de forma elipsoidal, angosto hacia delante y ancho en su porción posterior. Hallábase rodeado de una balaustrada en que se veían unos cincuenta asientos vacíos, separados por intervalos de más de un metro y que parecían sumamente cómodos. Delante de cada asiento había una mesita, y encima estantes, perchas y lámparas de globos esmerilados. El vértice del aparato reproducía en menor escala su forma general, y terminaba en una esfera de metal bruñido, que parecía cobre, debajo de la esfera, en una reducida plataforma rodeada también de una balaustrada, de la cual partían cuerdas y barras de metal que tenían al parecer suspendida la parte inferior del buque, había una especie de sillón, de la forma llamada a la Bonaparte, que daba vueltas alrededor de un eje como un taburete de pianista. Allí estaba sentado el navegante aéreo, vestido como el día de su primera aparición. Dos palancas encorvadas, que arrancaban de debajo de su asiento, remataban en manubrios al alcance de sus manos. Otra palanca bajaba de la esfera superior y terminaba lo mismo que las otras. La pequeña plataforma tenía anterior y posteriormente dos grandes lentes que podían girar en todos los sentidos en torno de sus sustentáculos fijos. El aeronauta además, tenía en la mano un catalejo. Una mesa en forma de herradura, que parecía provista de cajones, estaba colocada delante de él, con la escotadura hacia atrás. Fijos en la parte anterior de la mesa se veían cuatro objetos en que los espectadores provistos de anteojos o gemelos de teatro creyeron reconocer un cronómetro, un barómetro, un termómetro y una brújula.

En el piso inferior había colocados tres hombres, dos en la parte anterior, en una especie de estrado, y otro en la posterior, en otro estrado más alto. Todos tenían a su alcance una gran lente giratoria y un antejo en la mano, un asiento detrás y al lado una escala de cuerda tendida, enganchada en los bordes de la plataforma superior. El que estaba detrás tenía además una mesa de herradura igual a la de arriba y provista de los mismos objetos. Tubos acústicos, con sus correspondientes pabellones de portavoz, ponían en comunicación la parte superior con la inferior y ésta con aquélla.

Se distinguían delante del piso inferior dos cañones de pequeño calibre, con la boca dirigida al espacio en ángulo de cuarenta y cinco grados. Cuando hubo llegado el buque encima del obelisco, los que estaban en la parte anterior se acercaron a las piezas y se oyeron dos cañonazos, que se repitieron de media en media hora mientras duraron las evoluciones. El buque aéreo, que a primera

vista no era más que un vehículo, podía convertirse en una terrible máquina de guerra.

Las evoluciones fueron a poca diferencia iguales a las que el navegante aéreo había practicado solo el 1º de junio. La más notable particularidad que ofrecieron fue la siguiente: El aeronauta se levanto varias veces de su asiento después de imprimir al buque una marcha lenta y regular, para describir alrededor mil evoluciones aéreas, adelantándose, quedándose atrás, uniéndose a él, dando vueltas por encima y por debajo. Se observó que el buque, si bien adquiría de cuando en cuando una velocidad considerable, no llegaba ésta nunca a la mayor con que se había visto al navegante aéreo moverse solo. Notóse también que los varios movimientos del buque dependían de la acción de las palancas con manubrio.

El aparato estuvo expuesto desde el día siguiente en un local desocupado, que era como un accesorio de la casa en que se hallaban situadas las oficinas de El Universal. Dicho local recibía la luz de lo alto por una grande abertura en que había una vidriera que se quitó expresamente para introducir el buque. Pareció muy pequeño a la multitud que se agolpó a la puerta para verle. Fue necesario establecer en el interior una corriente regular, gracias a la cual pudieron entrar diariamente de diez a doce mil personas a las que se dejaba tiempo suficiente para verlo. Durante los seis días que duro la exhibición, se recaudaron unos 140.000 francos.

La curiosidad de los visitantes no quedó satisfecha más que a medias, si bien no se puede decir que hubiese habido engaño después de lo que se había anunciado explícitamente. La parte superior del buque se reducía a una balaustrada circular, a la cual podían adaptarse, siguiendo un sencillo sistema que se explicó al público, los órganos de locomoción, el piso superior, el asiento del capitán, su mesa, etc. El conductor y los dos dependientes eran por lo común los encargados de la maniobra. Pero el capitán, si quería, podía hacer funcionar el buque por sí solo y sin ayuda de nadie. De su voluntad dependía desprenderse de todo y quedarse solo en el aire, sin que en los despojos del buque, hecho pedazos en su caída, se pudiese encontrar el más mínimo indicio de los procedimientos de locomoción. Tan formidable poder, en manos de un desconocido, hizo vacilar a muchos que estaban dispuestos a pedir asiento para el viaje anunciado.

En cuanto a los pormenores de instalación, se consideraron generalmente cómodos y bien entendidos. El piso, muy bien alfombrado, se componía de un metal que parecía hierro, lo que daba al aparato un peso considerable y le mantenía perfectamente equilibrado. También era de metal las barras de suspensión, en número de doce, y en cada extremo terminaban en argollas que se introducían en otras fijas en los bordes de los dos pisos. Grandes y tupidas telas, con agujeros guarnecidos de cristales, podían envolver todo el aparato y convertirlo en una tienda impermeable, con independencia de las cortinas elegantemente pintadas que cada pasajero tenía a su disposición para resguardarse del sol. Los sillones, girando sobre ejes, podían transformarse en verdaderas camas.

Los cañones se habían quitado de las cureñas, y éstas eran análogas a las de los cañones de marina. No había dos cureñas sino seis, cuatro en la proa y dos en la popa.

CAPÍTULO IX

LA PRUEBA DECISIVA

LA primera persona que soltó sus 1.200 francos, pidiendo asiento, pertenecía al bello sexo. El sexo no estaba previsto. La viajera pertenecía a la alta sociedad, y se había hecho célebre por sus extravagancias, por la exageración de su tocado, por sus trajes de colores chillones, por sus maneras demasiado libres y desenvueltas y por su lenguaje salpicado de palabras no muy escogidas, que hasta impropias hubieran sido de la gente de medio pelo, pero todo sin consecuencias. De buen fondo, y no destituida de talento, se la aceptaba tal como era, y formaba escuela. No eran pocas las que querían imitarla. A la mañana siguiente el administrador tuvo que recibir la solicitud y el dinero de sesenta elegantes, más o menos autorizadas por sus maridos. El administrador les manifestó que había consultado al navegante aéreo, cuya respuesta esperaba. Al mismo tiempo afluían peticiones de todos los *sportemen*, miembros de club y sociedades jóvenes que en el mundo elegante llevaban o tenían la pretensión de llevar la batuta. El ejemplo femenino fue de mucha importancia. Los de la juventud dorada se hubieran creído deshonorados, o hubieran temido pasar por pobretones que no tenían 1.200 francos, o por cobardes que temían romperse la crisma, si no hubieran hecho como todo el mundo. Muchos extranjeros tomaron billete. Habiéndose ya puesto en camino, que era lo principal, no era justo que no procurasen sacar de su viaje el mayor partido posible. Muy pronto no hubo una sola persona que, pudiendo disponer de 1.200 francos, no quisiera correr la aventura. En el cuartel latino y en los talleres hubo la idea de formar grupos de cincuenta, ciento y hasta quinientos individuos, contribuyendo cada uno con una corta cantidad para suscribirse en nombre del grupo, y sortear el billete en el caso de obtenerlo. El primer día, la administración no recibió más que 80.000 francos. En el segundo recibió 900.000 y la progresión fue aumentando en todos los días sucesivos. Cuando se cerró la suscripción, una suma total de 65.308.800 francos, entregados por 54484 suscriptores, se hallaba depositada en la caja de las consignaciones, que el gobierno designó con bastante condescendencia.

Esta condescendencia no resultaba precisamente de una simpatía ciega favorable a la invención y al inventor desconocido, sin ninguna segunda intención. El gobierno no se había dado aún exacta cuenta de todas las consecuencias que podía producir tan trascendental descubrimiento. Sin duda hubiera querido apoderarse de él, pero no sabía cómo salir airoso de su empeño. El peor de los medios hubiera sido una hostilidad más o menos abierta, con la cual se hubiera expuesto a que el inventor desapareciese de la noche a la mañana, y pusiese a disposición de los extranjeros su talento y su secreto, o a

que tal vez se sirviese de éste para fomentar movimientos revolucionarios, o a que tal vez, pues se ignoraba de lo que era capaz, organizase una partida de filibusteros y de piratas aéreos con que hubiera puesto en jaque todas las fuerzas que la organización social hubiera podido oponerle. Importaba, pues, no precipitarse, antes de conocerle, a tratarle como enemigo. Gran cosa hubiera sido saber de qué pie cojeaba el inventor, ¿pero cómo?. Se acarició la idea de reanudar la información que se había abierto con motivo de la distribución nocturna, pudiéndose añadir para justificarla un nuevo cargo a los anteriores, cual era la detención de armas y municiones de guerra denunciada por los cañonazos que habían acompañado las evoluciones del buque aéreo.

También podía el gobierno sacar partido de los artículos firmados simplemente con la calificación de el navegante aéreo, que había insertado El Universal, y perseguirlos por contravención a la ley de las firmas, Pero volviendo a la información, el gobierno hubiera ejercido un acto de verdadera hostilidad, expuesto a ser muy mal acogido. El primer interrogatorio del redactor principal o del administrador de El Universal podía convertir al navegante aéreo en un enemigo declarado. Además, era probable que la información no condujera a nada, porque se habían al parecer tomado las debidas precauciones, y todo inducía a creer que los hombres de El Universal eran sinceros cuando declaraban que no sabían una palabra acerca de la individualidad de su corresponsal misterioso. Procurar apoderarse de su persona por medio de una emboscada, cuando iba por la noche a tomar o dejar sus comunicaciones escritas en lo alto de una chimenea, era materialmente imposible y moralmente odioso. Lo único que pareció practicable fue ordenar que por los más sagaces esbirros y agentes de policía se practicasen asiduas pesquisas, y entre tanto no poner mala cara al descubridor hasta nueva orden. El navegante aéreo seguía al parecer un plan cuidadosamente meditado. Lo poco que había dicho acerca de su propósito de que de su descubrimiento se aprovecharse principalmente Francia, y acerca también del sentimiento de deferencia que le había inducido a reservar asientos a la autoridad y a las sociedades sabias, no anunciaba ninguna actitud hostil, si bien el gobierno se sentía herido en su amor propio por haberse prescindido de él, sin haber solicitado directamente su poderoso apoyo y alta benevolencia. Se tomó definitivamente la resolución de seguir esperando, hasta que nuevas circunstancias diesen algunos indicios acerca del mejor partido que podía tomarse. Era posible que el viaje anunciado derramase alguna luz, y convenía aprovechar la ocasión.

Adoptada esta resolución, se aceptaron los acontecimientos, si no sin repugnancia, al menos con una buena voluntad aparente. Se tuvo la galantería de poner a disposición de las corporaciones sabias el precio de los asientos que les estaban reservados. Habiéndose ofrecido todos los ministros a emprender el viaje, fueron designados el de Obras publicas, el de la Guerra en su calidad de mariscal de Francia, y el de Marina, como almirante. Se organizó una pequeña banda militar que se compuso de doce músicos, la más ruidosa y la mejor posible, que ensayo trozos de música de carácter de triunfo. El Moniteur publicó una nota para dar a conocer estas disposiciones. La misma nota anunciaba que el gobierno pagaría los gastos, en las localidades en que la municipalidad no se brindase a sufragarlos, de una comida ofrecida a todos los viajeros al llegar a las ciudades indicadas como estaciones, de su alojamiento durante la noche y de su almuerzo al día siguiente.

Pero no fueron simples comidas lo que organizaron las municipalidades, sino verdaderas fiestas. Banquetes ofrecidos al navegante aéreo, a sus compañeros de viaje y a las principales notabilidades de cada ciudad, seguida de bailes, iluminaciones, fuegos artificiales, hospedaje espléndido a los viajeros, nada se omitía en los programas. El Universal publicó un artículo en que el navegante aéreo declinaba los honores que se le ofrecían, dando por ellos las más expresivas gracias. Creería faltar a todos los respetos presentándose enmascarado en los banquetes y fiestas. Pero importaba mucho a la libertad de sus actos, al porvenir de su descubrimiento y a su país, que debía ser el primero que de él se aprovechase, guardar un riguroso incógnito hasta haber combinado, de acuerdo con el gobierno, importantes medidas, Creía, además, no exponerse a que sus compañeros de viaje desaprobasen su conducta, aceptando los agasajos en su nombre, y prefería mil veces los brindis que su persona había de ser objeto, los que se hicieran por el porvenir de su invención y la prosperidad de Francia que encontraría en su descubrimiento un nuevo manantial de prosperidad y grandeza.

En el mismo artículo, publicado el 8 de septiembre, se acusaba de no admitir mujeres para aquel primer viaje, al devolverles su dinero con gran sentimiento de todas ellas. Al mismo tiempo que tributaba el debido homenaje a la intrepidez con que se habían ofrecido a tomar parte en un experimento que si bien no presentaba ningún peligro, era una provocación a elementos desconocidos que nadie reta sin ser muy audaz, no quería exponerlas a las conmociones de un viaje tan rápido llevado a cabo por primera vez en el espacio. Quería que antes, por las relaciones de testigos oculares, supiesen lo que era semejante travesía. Tendría mucho gusto en admitir a las señoras que le honrasen con su presencia para el viaje siguiente que debía verificarse dentro de seis u ocho meses, pues todo este tiempo se necesitaba para construir un buque que pudiera contener quinientos pasajeros. Este sería un viaje al extranjero y probablemente alrededor del mundo.

El 10 de septiembre, a las nueve en punto, el buque aéreo con todos sus pasajeros se levantó lentamente por encima del cobertizo abierto del local en que había estado expuesto a la curiosidad pública. El capitán, montado en el pequeño aparato que servía al grande de complemento, había llegado, para enlazarlo con éste, diez minutos antes. Al llegar a unos cincuenta metros más arriba de los tejados más altos, resonaron sucesivamente seis cañonazos. Después navegó el buque por encima de París con una lentitud majestuosa, poblando los aires de armonía la música militar a que contestaban los bravos de la muchedumbre. Los pasajeros contemplaban con admiración el espléndido espectáculo que se desplegaba bajo sus pies, extendiéndose por el horizonte dilatado. Pocos había entre ellos que hubiesen practicado ascensiones aerostáticas. Se navegaba lentamente, La rapidez no aumentó hasta que se dirigió el buque a diversos puntos de las afueras de París, pero por grande que fuese, era casi insensible para los viajeros. Cuando éstos contemplaban el espacio, veían al parecer moverse lentamente los objetos, a excepción de los que se hallaban muy cercanos. Además, el navegante aéreo procuraba variar todo lo posible la posición del buque para favorecer todas las observaciones. Ni un solo instante abandono su puesto para volar aisladamente, de lo que en su interior se alegraron totalmente, pues estando él allí se sentían más tranquilizados hasta los más intrépidos. Se sabía que el secreto no era conocido ni del conductor ni de sus dependientes. Cuando emprendió su marcha hacia Estrasburgo, se elevó

considerablemente. Los viajeros experimentaron una viva sensación de frío, y pareció que el viento se desencadenaba furioso, pero que no se adelantaba nada. El imperceptible mecimiento causado al buque por su método de suspensión en la parte superior no tenía ni la más remota semejanza con el movimiento de un carruaje de muelles o ballestas ni con los balances de un buque en el mar, ni con la trepidación de los vagones en los ferrocarriles. Era casi la inmovilidad de una butaca en un gabinete. Al llegar a Estrasburgo, nadie sabía hacerse cargo de que se hubieran andado más de 2 kilómetros por minuto.

Eran las seis en punto. Se dispararon seis cañonazos. La banda militar tocó algunas marchas durante las evoluciones que se practicaron encima de la gente, de que parecía rebosar la gente que cubría todo el pavimento. Se descendió a los jardines de la prefectura. Apenas el buque tocó la tierra, los dos dependientes se dirigieron a las escalas de cuerda y desataron las amarras que sujetaban el pequeño aparato superior, el cual subió rápidamente por los aires llevándose al capitán. No se sabe qué disposiciones había tomado para comer y hospedarse, y no se le volvió a ver hasta el día siguiente, diez minutos antes del embarque.

En todas partes las fiestas fueron brillantes y el entusiasmo llegó a su colmo. La multitud se agolpaba alrededor de los viajeros, y se consideraba dichoso el que podía oír de su boca algunos pormenores de sus observaciones. En Estrasburgo, después del banquete, los ministros de la Guerra y de Marina tomaban café con el prefecto en medio de un grupo:

-Mi querido almirante, dijo el primero al segundo, podemos felicitarnos de que este acontecimiento no sobreviniese veinte años antes, pues de otra suerte ni vos ni yo tendríamos el bastón de mando.

-En cuanto a mí, tal vez, respondió el almirante, porque voy viendo que dentro de poco nuestras cáscaras de nuez sólo servirán para hacer leña y nuestras velas se destinarán a envolver fardos. Pero si la marina ha muerto, la artillería sigue viviendo.

-¿Quién sabe? replicó el mariscal. Además yo no soy artillero, sino ingeniero. Fortificad plazas de guerra contra aparatos que os enviarán los proyectiles en forma de granizo. Desafío al mismo Vauban a que haga ahora una demostración de la plaza ideal ¿Que opina acerca del particular el señor ingeniero en jefe?

La interpelación se dirigía a uno de los pasajeros, director de una compañía de ferrocarriles.

-Soy de parecer, respondió, que nuestros accionistas están arruinados.

-Y los directores de los ferrocarriles van a ser tan inútiles como los capitanes de viajes transatlánticos.

-¡Oh! eso me tiene sin cuidado. Necesidad habrá siempre de alguno para fabricar y gobernar estas máquinas, como la hay ahora de fabricar locomotoras y gobernar buques. ¿Sabéis cuál es la gente de la cual en lo sucesivo no se sabrá qué hacer?

-Los gendarmes, respondió el prefecto.

-A no ser, observó el académico, que se les envíe por los aires a perseguir malhechores, como Geronte quería que se hiciese justicia en el mar.

-Los ladrones volarán y los gendarmes también, se permitió decir un estudiante bohemio que había ganado su billete a la suerte, gracias a 5 francos que puso con otros en la rifa que se abrió al efecto.

-Otros habrá más inútiles que los gendarmes, replicó el ingeniero jefe.

-¿Quiénes son esos otros? pregunto el prefecto.

-Preguntádselo a uno de vuestros convidados, a un inspector de aduanas que está, según creo, en la pieza inmediata.

-Pues bien, exclamó el economista, ¡viva el libre cambio!

A eso de las cinco se desencadenó entre Nantes y Burdeos un huracán espantoso. Los ánimos estaban intranquilos, sobre todo después de una observación del físico, miembro del Instituto, sobre la materia con que se había construido el buque, casi todo de metal. Mucho riesgo se corría de atraer algún rayo en medio de las nubes cargadas de electricidad, parecidas a densas nieblas, que envolvían a los pasajeros. El conductor dio a éstos aviso de que se colocasen alrededor del portavoz para oír una explicación del capitán. Este les manifestó que no debía la tempestad inspirarles la menor zozobra, en atención a que el aparato había recibido una especie de cimentación, cuyo secreto el sólo poseía, que le daba tanta energía para rechazar la electricidad como la que tiene el hierro ordinario para atraerla. Más adelante debía revelar este secreto al mismo tiempo que los procedimientos de locomoción. Poco comprendieron de aquella explicación los viajeros, y a pesar de la fe que tenían en un hombre que tantas maravillas había producido, estuvieron todos muy contentos de verse una hora después guarecidos en Burdeos en la casa del ayuntamiento.

Las observaciones particulares de los pasajeros no les permitieron formar conjetura alguna acerca de los procedimientos de locomoción y de la persona del inventor. Se calculó exactamente la velocidad media, que era de treinta y cinco leguas por hora, un poco más de la mitad de la que había podido alcanzar el navegante aéreo en su primera vuelta alrededor de Francia y el doble próximamente de la gran velocidad ordinaria de los ferrocarriles. Era una velocidad enorme, y, sin embargo, no era el máximo de lo que podía obtenerse.

El Universal, cuyo principal redactor y cuyo administrador habían obtenido gratuitamente dos asientos que tenían muy merecidos, publicó una serie de artículos cuyo conjunto venía a ser una memoria circunstanciada de aquel viaje, que se podía considerar como un experimento decisivo. La prueba estaba hecha de la manera más irrecusable, Sólo faltaba estudiar las consecuencias probables de aquel descubrimiento, y El Universal anunció que iba a emprender este estudio por su cuenta y sin la intervención del navegante aéreo. Solicitó con ahínco de la autoridad, de las corporaciones sabias y de todos los pasajeros que publicasen sus observaciones, y suplicó a todos los publicistas que procurasen profundizar la cuestión durante los seis u ocho meses que debía transcurrir antes del gran viaje anunciado. El inventor aguardaba, para poner al público en aptitud de sacar partido de su descubrimiento, que se hubiese calculado las consecuencias que de él debían resultar, y que el gobierno le diese a conocer las medidas que se le ocurriese adoptar para impedir que un gran bien se transformase en un gran mal, y para que la Francia hallase en la nueva invención un nuevo manantial de superioridad sobre todas las naciones rivales.

Para facilitar estos estudios. El Universal sugirió algunos datos transmitidos por el inventor. Los órganos de locomoción de que se valía para viajar aisladamente por los aires, le habían costado 5.000 francos, pero calculaba que podrían llegar a fabricarse con 1.000 o con 1.200 francos. Su eficacia debía durar un centenar de años, sin ningún gasto de conservación.

El buque aéreo le había costado 42.000 francos y los órganos de locomoción 20.000 francos, lo que formaba una suma total de 62.000 francos, que se reduciría a menos de 40.000, cuando, haciéndose usual, la fabricación se hubiese perfeccionado. La duración del aparato podía considerarse como

indefinida, sin necesitar más gastos que algunos de conservación muy insignificantes. Estas ganancias aumentarían con las dimensiones del buque, aunque en una proporción menor.

La locomoción, propiamente dicha, no costaba absolutamente nada, porque el aparato funcionaba en virtud de una eficacia propia.

La velocidad podía exceder en mucho a todas las velocidades de vehículos conocidos. Pudiera decirse que no tenía más límite que las exigencias de la organización humana, a lo cual no es dado traspasar cierto grado de velocidad en la atmósfera. A la medicina y a la experiencia correspondía fijar con exactitud este grado. Admitiendo que un buque aéreo construido para quinientos pasajeros cuesta 100.000 francos, nada más fácil que hacerle recorrer 1.200 kilómetros por día sin contar las noches. Con sólo hacer pagar a cada viajero un céntimo por kilómetro, resulta, sin contar los transportes de bagajes y mercaderías, una ganancia de 5.500 francos diarios o 2.000.000 de francos anuales. Con un personal pródigamente retribuido, señalando, por ejemplo, 40.000 francos al capitán, 20.000 al conductor y 50.000 a cinco dependientes, queda un beneficio neto de 20.000 anuales, después de separar 80.000 francos para gastos de conservación, contabilidad y embarcadero, y para pagar los intereses del capital y amortizarlo. El propietario de diez buques se embolsaría anualmente 2.000.000, y los viajeros pagarían ocho o diez veces menos que en ferrocarril, para ir dos, tres o cuatro veces más deprisa, sin ningún peligro de descarrilamiento, naufragios u otros accidentes.

Por último, el procedimiento podría aplicarse, como motor, a todas las máquinas posibles y hacerlas mover, sin más gastos que los de instalación, resultando una revolución industrial que aumentaría el bienestar general con la disminución del precio de fábrica de todo, sin hablar de los centenares de millones de beneficios que podría procurar al inventor.

CAPÍTULO X

POLÉMICA

NO había necesidad de las excitaciones de El Universal para que se publicasen sendas reflexiones sobre el inaudito descubrimiento. Los comentarios abundaron desde la manifestación primera, y se multiplicaron, como era natural, a cada nuevo experimento. Con ello se mezcló la poesía. El obelisco de Luxor, monumento único en el mundo, simbolizando a la vez el pasado más remoto y el porvenir con su más magníficas perspectivas, se convirtió en un tema clásico de odas y de himnos, Se organizo una especie de agitación para exigir que su pedestal fuese reemplazado por otro, en que se

grabase la memoria del inmortal acontecimiento del 1º de junio, fecha desde entonces la más memorable. Se publicaron sobre la cuestión del día algunas obras notables y muchas insoportables estupideces. Los folletos y los periódicos reflejaban generalmente el entusiasmo y la admiración del público, con que, sin embargo, se mezclaba una especie de oposición sorda que la reflexión acrecía y que los poderosos intereses que se sentían comprometidos fomentaban bajo mano.

La ruina de los ferrocarriles era un hecho realizado. Los millones de millones invertidos en tan gigantescas empresas se desvanecían como por encanto, arruinaban a los accionistas, dejaban sin pan ejércitos de empleados, escalaban las posesiones de sus altos funcionarios, ponían fuera de combate un inmenso material y envolvían en la atmósfera cien industrias accesorias.

Otro tanto puede decirse de la marina mercante y de todas las artes que a ella se refieren. No había un armador ni un constructor de buques que no presintiese su ruina. Análogos temores experimentaban todas las empresas de transporte, terrestres fluviales y marítimas. También la marina del Estado iba a quedar repentinamente anclada, y sus oficiales y marineros, perdiendo su razón de ser, se quedaban sin carrera. No les quedaba otro recurso que dedicarse ellos también a la navegación aérea, que requería un personal mucho más restringido, o recibir del Estado un sueldo parecido a una limosna, sin esperanza de ascensos, en lo sucesivo imposibles. Tampoco se construirían más carreteras ni puentes, bastando unas cuantas sendas de mala muerte para los peatones; ni se abrirían canales, como no fuesen de riego; ni habría puertos de mar, puesto que no había marina. Se abolirían completamente los ingenieros de puentes y calzadas, y los vigilantes, y los peones camineros, y los destajistas y contratistas. El carbón de piedra no se usaría ya más que para combustible, y la industria carbonífera desaparecería. Veríanse seriamente amenazados los cocheros, los caleseros, los carreteros y hasta los traficantes y domadores de caballos.

El comercio del mundo iba a experimentar una transformación brutal. Tal vez a la larga el inmenso desarrollo que tomase sería un beneficio. Pero entretanto, se iban a alterar todas las relaciones, a deshacerse todos los centros mercantiles, a abolirse de hecho todas las aduanas y portazgos, lo que, de paso, mataba una infinidad de industrias, incapaces de resistir una exageración semejante del libre cambio, comprometía las rentas de los Estados y de las ciudades y suprimía los medios de subsistencia de numerosos empleados, sin hablar de otra revolución industrial que produciría el uso para las máquinas de una nueva fuerza motriz que arruinaría todas las fábricas existentes. En resumen, el comercio y la industria, tales como estaban constituidos, quedarían desde luego completamente arruinados para mayor bien de la posteridad, a menos que no fuese para su mayor mal.

Y no era solamente los intereses materiales los que tendían a coaligarse contra la invención. Los partidos políticos la miraban con malos ojos. En un principio los liberales la aplaudieron con entusiasmo. ¿No traía acaso al mundo aquella invención la libertad, toda la libertad la libertad absoluta, sin cortapisas posibles? Pero no tardaron en preguntarse si eso podría ser también un instrumento de tiranía. Los pueblos no pueden pasar la vida en el aire para sustraerse a los desmanes de los déspotas, los cuales podrían organizar ejércitos aéreos y absorber en su provecho, por medio de leyes rigurosas sancionadas por penas severas, el monopolio del nuevo género de locomoción. La actitud tomada

por el inventor contribuía a hacer prevalecer sobre la simpatía la antipatía y la desconfianza. No había hablado de la autoridad sino con deferencia de mal agüero. Parecía estar pronto a entregar su secreto al gobierno luego que éste hubiese tornado las medidas necesarias para asegurarse el monopolio. No se veía que se preocupase mucho de volver su invención favorable a la libertad del mundo.

Temores en sentido opuesto mantenían perplejos a los gubernamentalistas y al gobierno. Pero entre los partidarios del principio de autoridad, los había que no titubeaban en considerar la invención como una inspiración satánica, próxima a desencadenar en el mundo el mayor desorden, y que merecía, por lo tanto, se fulminase contra ella toda la reprobación divina y humana.

Compréndese que se trata de cierto catolicismo, tal como en aquella época lejana lo comprendieron algunos. Podía admitirse en rigor que los gobiernos y las sociedades hallarían, aunque con grandes dificultades, medios de ponerse a cubierto de la anarquía material del desorden exterior. Pero las sanas doctrinas serían de todo punto impotentes para librarse de una anarquía intelectual mucho más temible. La libertad de pensar, la libertad de escribir, la libertad de propaganda y todas las libertades, diabólicas a cual más, tenían un instrumento invencible. La imprenta no había hecho la décima parte del mal que iba a producir la locomoción aérea. Bien o mal, había sido posible defenderse contra la imprenta, en tanto que subsistieron fronteras y la policía fue posible. ¿Cómo defenderse contra el libre cambio de ideas funcionando en el espacio con más holgura aún que el libre cambio de mercancías? La congregación del Índice, la Inquisición, la represión de los delitos de imprenta, los reglamentos contra la metralla, ¿De qué servirá anatematizar las libertades vomitadas por el infierno? Tanto valiera anatematizar la libertad de andar, teniendo el hombre piernas. La fuerza de las cosas prevalecería sobre las excomuniones más solemnes, y la religión estaba perdida, a no ser que el navegante aéreo fuese el Anticristo en persona y que su invención anunciase el fin del mundo, lo que no hubiera sorprendido a nadie.

Los clericales estaban tanto más dispuestos a abandonarse a la idea de que el inventor anónimo era un descreído, cuanto que habían observado ciertas circunstancias extraordinarias al trasluz del prisma de la prevención. Sin ninguna necesidad había escogido siempre el domingo para sus ensayos públicos, lo que era una prueba evidente de que no sólo dejaba él de cumplir los deberes religiosos, sino que inducía a la multitud a que tampoco los cumpliera. Y precisamente en aquel año cayó el primero de junio, que era el día de la manifestación, en fiesta de Pentecostés, a la cual ni siquiera hizo alusión en su anuncio. No había solicitado para su buque las bendiciones de la Iglesia, ni reservado asiento alguno a sus dignatarios, como los había reservado para la autoridad, la ciencia y hasta al periodismo. Era mal interpretada hasta la franqueza y falta de aprensión, consideradas irrespetuosas para un lugar santo, con que se había sentado, fumando un cigarro, en uno de los pararrayos de Nuestra Señora. Evidentemente aquel hombre era un librepensador, y no se debía vacilar en condenarle como un enemigo y en ver en su descubrimiento un azote.

A todo lo dicho se añadían ciertos sentimientos que no era decente confesar y que no se confesaban, pero que sordamente contribuían no poco a las diferentes causas de antipatía y recelo. La generalidad se resentía del incógnito guardado por el inventor. Decíase de él que coqueteaba con la gloria como una

mujer hermosa con el amor, y que regateaba demasiado sus revelaciones. Odiábasele porque no se había podido sorprender su secreto, no obstante las encarnizadas investigaciones a que se dedicaban con más o menos misterio los sabios, los inventores y los más prácticos industriales. Humillaba a todos la insoportable superioridad de aquel desconocido. Tanto poder en un hombre, que tenía solo en sus manos los destinos del mundo, pasaba como una usurpación. No había en la tierra un solo personaje cuya importancia no fuese eclipsada por la suya. el sólo absorbía la atención del universo entero.

A pesar de todo, no hubo bastante audacia para retar abiertamente el sentimiento del público, cuya admiración se sobreponía a todas las consideraciones. Los espectáculos de que había sido testigo le habían causado una impresión demasiado profunda. Se procedió por insinuaciones. Las consecuencias probables de la invención se estudiaron bajo todos los aspectos, y no fue posible desconocer su grandeza. Hubo que limitarse a acumular los sí y los pero, las objeciones y las reticencias. Con la admiración pública se mezcló un verdadero terror. Cuando más se reflexionaba en aquella maravilla, más imposible parecía adivinar por qué nuevas vías iba a precipitarse el mundo. ¿No correría a su pérdida? ¿No iba a empezar de nuevo el reinado de la violencia, cien veces peor que en los peores días de la edad media? ¿No se hallaba la humanidad en vísperas de zozobrar en el caos?

El navegante aéreo no tomó parte alguna en la polémica. Pero El Universal, cuyos redactores se hallaban animados de una fe profunda, hizo frente con la mayor resolución a los adversarios más o menos declarados del gran descubrimiento. Descubrió los intereses ocultos que intentaban batirlo en brecha. Atrajo a su causa la mayor parte de liberales, demostrándoles que de la nueva invención no podía resultar más que el progreso y que no había poder en el mundo capaz de confiscarla en su provecho cuando se habría divulgado. Obligo a los ultraclericales a declararse abiertamente sus adversarios y a exponer sus razones, que fueron acogidas con un favor muy mediano. Probó que la guerra se haría imposible; que las naciones penetrarían la una en la otra hasta el punto de no formar más que un solo pueblo; que repartiéndose las riquezas propias de cada país por toda la superficie del globo, la facilidad de emigrar a vastos territorios incultos y fecundos extinguiría el pauperismo y aumentaría el bienestar general, al mismo tiempo que la difusión. de las luces, el comercio de ideas, suprimiría en todas partes la ignorancia y la barbarie. Contra todos proclamó, sostuvo y defendió a brazo partido el siguiente axioma: El mal no ha salido nunca del bien, ni un desastre de un progreso, ni una catástrofe de una invención. Por el solo hecho, decía, de haber Dios inspirado al hombre la idea de un gran descubrimiento, debemos aceptarla con tanta fe como gratitud, bien persuadidos de que está en los destinos de la humanidad y de que todo progreso es para ella un nuevo manantial de prosperidad y bienandanza.

Uno de sus artículos recibió una respuesta de las más extrañas que puedan imaginarse. Emanaba de un periódico que tenía por redactor principal el hombre más excéntrico de toda la prensa parisiense; trataba todas las cuestiones por el lado paradójico, y sostenía, con gran contentamiento del público, las tesis más absurdas. Verdad es que nunca se conquistó un adepto, pero se deslizaba con tal destreza por debajo de la refutación, que era siempre el que cerraba las polémicas y tenía siempre a su favor la gente que ríe. He aquí el artículo que publicó sobre la locomoción aérea:

CAPÍTULO XI

PARADOJA

L A locomoción aérea no existe.

No existe, porque es imposible que exista.

No se me diga que se ha visto al navegante aéreo y su buque. No es ésta la cuestión.

Yo también los he visto. Pero esto no es más que un hecho, ¿y que es un hecho?

NADA.

¿Qué es la lógica?

TODO.

Y la lógica va siempre de un punto de partida a un punto de llegada.

El punto de partida es que el hombre, no teniendo alas, no ha sido creado para volar.

El punto de llegada es que la locomoción aérea NO EXISTE.

Cuantos han buscado medios para dirigir los globos han sido unos insensatos, o al menos gentes que no raciocinaban.

Si hubiesen raciocinado, no se hubieran devanado los sesos buscando una cosa que se puede demostrar a priori que no se ha de encontrar.

Y para esto no se necesitan siquiera demostraciones científicas.

La ciencia dice, y repite con ella el más simple buen sentido mecánico, que la impulsión que se ha de dar a los vehículos aéreos necesita una fuerza que no guarda proporción con la que el hombre puede llevar a los aires.

Matemáticamente se puede decir:

La fuerza motriz debe ser al vehículo, llámese globo o como se quiera, lo que es la fuerza reunida de las dos alas al pájaro, el cual no volaría con una sola.

La fuerza dinámica del pájaro se ha medido: se halla en la proporción de la de un caballo de vapor por cada 5 kilogramos de peso.

Calcúlese el número de fuerzas de caballo que debería producir la máquina para mover remontándose un vehículo en el aire y el peso y la resistencia del medio en que se agita, tanto mayor ésta cuanto más el vehículo haya ganado en superficie lo que haya perdido en peso.

Se llega a lo imposible.

Y aumenta este imposible la necesidad de dar al vehículo dimensiones suficientes para llevar la máquina con su provisión de agua y de combustible.

En cuanto a suprimir el motor y a buscarlo en la acción del aire mismo, en el cual no hay punto de apoyo, es simplemente una majadería.

Pero éstas son demostraciones de la ciencia y del buen sentido. Ni necesidad tengo de ellas.

Se me dirá que se aplican A las globos y a las máquinas de vapor y que el navegante aéreo se mueve sin máquina de vapor ni globo.

Respondo que a priori esta demostrado que la locomoción aérea es imposible.

El hombre se halla sujeto a la tierra por su conformación. Puede inventar procedimientos de locomoción que no le hagan dejar la tierra, pero no otros.

Si tiene buques, se debe a que está conformado de modo que puede nadar.

En cuanto a moverse en el aire, no está en su conformación, y por consiguiente no está en su destino.

La prueba está en que si la locomoción aérea existiese, las condiciones de la existencia humana serían necesariamente distintas de lo que son.

Y estas condiciones no pueden variar.

De consiguiente la locomoción aérea NO EXISTE.

Se ha demostrado que con ella no habría fronteras. Las fronteras son tal vez un mal, pero un mal necesario. El hombre, siendo sociable, tiene necesidad de agruparse. De aquí las naciones. Sin naciones no hay humanidad.

Ni habría tampoco gobierno. Y preciso es que el hombre sea gobernado. La ley es tal vez sensible, pero es una ley esencial y constitutiva de la humanidad civilizada.

Tampoco habría policía. Vendría el absoluto reinado de la violencia. Todo sería del más fuerte.

La fuga sería el único recurso del débil. ¿Pero qué sería entonces del trabajo? El trabajo es incompatible con la fuga perpetua.

Y sin trabajo no es posible la existencia humana, así como sin policía no es posible la existencia social.

Ni el débil ni el fuerte trabajarían porque vendría siempre otro más fuerte para arrebatárselos el fruto de su trabajo.

El hombre se convertiría en ave de rapiña.

Faltarían, pues, las condiciones más esenciales de toda existencia social: EL TRABAJO Y LA PROTECCION.

Diga El Universal: ¿cómo nos defenderíamos del bandolerismo? Nos va a presentar el cuadro de una gendarmería por los aires y casas con ventanas enrejadas, guarnecidas con una formidable artillería, a no ser que se abran a cincuenta pies bajo tierra.

¿Semejante género de arquitectura está en el destino humano?

Y aún así, difícil será a la gendarmería volante y a la fortificación de las haciendas impedir que se robe un buey en Normandía para ir a asarlo en América.

La policía de los mares no es ya una cosa fácil.

Se han necesitado siglos para hacer frente a la piratería y a la trata de negros.

Y no se ha conseguido completamente el objeto.

Y la policía de los mares no es, sin embargo más que difícil.

La policía de los aires sería absolutamente imposible.

¿Cómo impediría El Universal que una bandada de filibusteros llegase una noche de la China o de la Plata e impusiese a la primera ciudad que se le antojase una contribución onerosa, so pena de bombardeo inmediato?

¿Cómo impediría que los traficantes de esclavos arrebatasen negros en las costas de África y blancos en las costas de Provenza?

Con la locomoción aérea habría necesidad de un monstruoso baturrillo de leyes draconianas y de una organización de fuerzas públicas de que no es posible formarse idea, y aún así serían impotentes.

No habría, pues, libertad. Y la libertad es también una condición esencial de la existencia humana.

¿El Universal sería capaz de creer que con una facilidad de locomoción tan disolvente, subsistiría mucho tiempo algún vestigio de matrimonio, de familia, de hogar, y de las pocas virtudes domésticas que nos quedan?

Bien pronto el hombre no sería más que un macho y la mujer no sería más que una hembra, y la especie humana, impotente para echar raíces en tierra, sin familia, sin propiedad, sin más ley que la fuerza, retrogradaría a paso de carga hacia la BESTIALIDAD.

Otros han enumerado todas las consecuencias, ciertas o probables, de la locomoción aérea, y de ellas han concluido que se nos preparaba un porvenir espléndido según unos, temible según otros, y que, en concepto de todos, debe transformar el mundo.

Las premisas son exactas. No lo es la conclusión.

Este porvenir, espléndido si se quiere, traspasaría los destinos del hombre, a quien le es tan posible transformar las condiciones de su existencia como robar el fuego del cielo.

Este porvenir, terrible en mi opinión, acarrearía el cataclismo final de la humanidad.

Todas las consecuencias de la locomoción aérea, que están previstas o es posible prever, se hallan en contradicción manifiesta con las condiciones fundamentales de toda civilización, y la CREACION no sufre CONTRADICCIONES.

Admite el progreso, pero en el sentido del desarrollo de lo que ella ha creado.

No admite el progreso en un sentido contradictorio.

La conclusión que hay que sacar de las premisas no está, pues, en la investigación de las consecuencias que produciría la locomoción aérea.

La conclusión es que la locomoción NO EXISTE.

El destino humano tiene límites que el hombre no puede traspasar.

Hay un punto en que las condiciones de la existencia humana dicen al genio del hombre: *Non plus ultra*.

Convengo en que este punto está indeterminado.

Pero sostengo que la locomoción aérea está colocada más allá.

Conozco la objeción vulgar:

«¿Que hubiera dicho un ateniense, aún en el siglo de Pericles, a quien hubiesen afirmado que había de llegar un día en que andarían coches sin caballos, con una velocidad de veinte leguas por hora?

»¿Qué habría dicho un sabio de la Edad Media, a quien hubiera afirmado que había de llegar un día en que los hombres en unos cuantos minutos se pondrían en correspondencia del uno al otro extremo del mundo?

»¿Qué habría dicho Rafael o Andrés del Sarto, si se les hubiese afirmado que había de llegar un día en que se ejecutarían por si solos retratos y paisajes, siendo el pintor nuestro astro sol?»

Respondo a los que así se expresan tratándose de la locomoción aérea, que no se han dado cuenta de la distancia INFINITA que separa la importancia de este descubrimiento de la de todos juntos los descubrimientos precedentes, incluidos el de la pólvora, el de la imprenta, el de la brújula, el del vapor, el de la electricidad, y hasta el de los Montgolfier.

Creo en los progresos, hasta en los indefinidos, de la ciencia médica.

No creo sin embargo que lleguen nunca a hacer al hombre inmortal.

Creo en los progresos, hasta en los indefinidos, de las ciencias industriales.

No creo que lleguen jamás a hacer de un hombre un pájaro.

Los antiguos habían instintivamente comprendido y poéticamente expresado esta imposibilidad por medio de la fábula de Ícaro.

Pero yo predigo que no se volverá a hablar más del navegante aéreo, porque no ha hecho más que SOÑAR, y todo el mundo ha soñado como él.

Si se atreve a reaparecer, será arrastrado al espacio con su secreto, sin que nadie vuelva a encontrarlo porque no puede existir y, por consiguiente, no existe.

EL HECHO NO ES NADA.

LA LÓGICA LO ES TODO.

CAPÍTULO XII

EL VIAJE ALREDEDOR DEL MUNDO

EL precedente artículo presenta, como se ve, la más extraña amalgama de absurdos, de buen sentido, de lógica, de paradoja, de errores, de verdades y de contradicciones. Tal como es, sin la ridícula negación de un hecho que todo el mundo había presenciado, habría podido pasar como todos los salidos de la misma pluma, y hasta dar qué reflexionar a muchas gentes, que no habrían tal vez encontrado su tesis enteramente fuera de razón. Pero estaban tan patentemente desmentido por el hecho, que resultaba ser todo él un absurdo, y El Universal ni siquiera se tomó la molestia de hacerle caso. No contestó nada. En cuanto al gobierno, no había tomado la menor parte en la polémica y la dejó desenvolverse libremente, comprendiendo que se aclararía tanto más cuanto mayor fuese la libertad con que se discutiese.

En el fondo estaba muy perplejo.

A la sazón se hallaba a su frente, sin que sea necesario decir que le daba su forma, un hombre a quien no embriagaba su posición, pues no había ambicionado el poder, que, por la sencillez de sus gustos, era para él una carga de que de buena gana se hubiera desprendido. Pero, aunque liberal por temperamento, se había formado del poder una idea que le era propia. Lo consideraba como un depósito que no le era lícito amenguar ni aun en provecho de las ideas que le eran más simpáticas. Simple ciudadano, habría podido reclamar con más o menos insistencia tales o cuales concesiones. Jefe del Estado, sus ideas eran inmutables, y el ejercicio de la autoridad no tenía para él nada de seductor. Pero creía que en conciencia su responsabilidad estaba empeñada en no ceder en lo más mínimo. Figurémonos un Washington, depositario del poder del Gran Turco, que hubiese jurado transmitirlo intacto a

los que vinieron tras él. Liberal por sentimiento y por ideas, trataba casi a la libertad como si fuera su enemiga.

Y se preguntaba lo que sería para el poder la invención nueva.

Era evidente que si se vulgarizaba, sin tomar de antemano ninguna precaución, el poder no solamente quedaba debilitado, sino suprimido.

Ni había que pensar tampoco en que la invención dejase de adquirir todo su desarrollo. Por de pronto, no tenía en sus manos al inventor, y aunque se hubiera apoderado de él, no podía asesinarle para matar con él su secreto. Demasiado habría tomado el mismo inventor sus precauciones para que, si le sorprendía la muerte, su secreto no se encerrase en su tumba.

No quedaba más que un partido: comprar el secreto, y reservarse su monopolio.

Pero no era la cosa de fácil ejecución.

En la hipótesis, muy arbitraria por cierto, de que el gobierno llegara a entenderse con el inventor acerca de las condiciones de la cesión, fuerza era que entrasen en la confidencia cierto numero de personas. Se necesitaba al menos dar a conocer el procedimiento a cualquiera a quien se confiriese el mando del buque aérea. Por más que se escogiesen hombres probos, exigiéndoles los más solemnes juramentos, un secreto de Estado que tuviese cierto numero de confidentes había de ser necesariamente divulgado a pesar suyo.

¿No era además probable que algún nuevo inventor hallase al fin lo que había hallado el primero?

La vulgarización parecía inevitable, a no ser que se imprimiese el descubrimiento mismo, lo que se reconoció imposible. Y la vulgarización era el trastorno de toda organización social y la supresión de todo gobierno.

¿Se podría siquiera combinar una serie de leyes bastante eficaces para evitar las terribles consecuencias que todo el mundo había indicado? No era fácil. Las leyes no alcanzarían fácilmente a hombres provistos de un medio de evasión tan poderosos.

¿Y cómo librarse de las invasiones de extranjeros que podían llegar inopinadamente de los países más lejanos para conquistar la nación francesa, o al menos saquearla y desaparecer en seguida? ¿Habría precisión de crear innumerables ejércitos aéreos para defenderse, y volver a los países extranjeros los males que de ellos se hubiesen recibido.

No se veían más que imposibilidades en todas partes.

Se concluyo por donde tal vez se habría debido empezar. Se resolvió ponerse en relación con el navegante aéreo e informarse de las medidas que él tendría probablemente que proponer para que su descubrimiento no llegase a ser una calamidad publica, sino que, al contrario, fuese un beneficio para el mundo y en particular para Francia.

No detenía al gobierno más que una cuestión de fórmula y de dignidad gubernativa. Le repugnaba dar el primer paso y sobre todo entrar en tratos con un desconocido. Escribió a éste, por conducto de las oficinas de El Universal, diciéndole que en el caso de quererse dar a conocer al gobierno, el cual le prometía el secreto, se recibirían las comunicaciones que tuviese a bien dirigirle.

El inventor contesto inmediatamente en una carta sumamente atenta en la forma, pero que en el fondo, no obstante los más hábiles circunloquios epistolares, era altiva y hasta impertinente. No había llegado aún el momento de darse a conocer, pero estaba dispuesto, ya que el gobierno lo deseaba, a ponerse en comunicación con él conservando el incógnito. Ofreció prestarse a enviar y

recibir correspondencias por conducto de El Universal, o por un buzón análogo, adaptado a la chimenea que el gobierno mandase preparar al efecto en alguno de los edificios del Estado. Creía que la autoridad estaba sumamente interesada en combinar las medidas que se le hubiesen ocurrido para proporcionárselas, y el se obligaba a examinarlas con toda la asiduidad que mereciesen, deseoso de que redundara en beneficio del público el incalculable poder que se hallaba en sus manos, y de probar al gobierno toda su deferencia y su respeto.

Estaban trocados los papeles. El desconocido se erigió en protector, dejando al gobierno el papel de protegido. No había que hacerse ilusiones acerca de su pretensión de tratar de potencia a potencia, y hasta de potencia superior a potencia inferior. Afortunadamente, eran sus formas, como se ha dicho, tan políticas que, sin sacrificar las apariencias de la dignidad, el gobierno se pudo someter a su ley afectando imponérsela. Hubo que resignarse a una situación impuesta por la fuerza de las circunstancias, dominando todos los resentimientos del amor propio. El gobierno le escribió que consentía en otorgarle el modo de correspondencia que solicitaba, y que estaba pronto a examinar las peticiones de indemnización que formulase para la comunicación de sus procedimientos.

X. Nagrien respondió que no era la cuestión de indemnización la más urgente, y suplicaba que se la examinase más adelante, limitándose a dar sobre este punto algunas indicaciones de que sería fácil hacerse cargo en ocasión oportuna. Su invención, si le convenía explotarla, podía procurarle beneficios casi indefinidos. Podía establecer un comercio inmenso y lucrativo con las partes inexploradas de África, con el Oriente, con las regiones auríferas y con otros países lejanos. Podía dedicarse al contrabando. Podía transportar viajeros y mercancías. Los 65.000.000 a que subió en algunos días la suscripción de los que pidieron asiento para el viaje alrededor de Francia, mostraban cuanto podrían producir otros viajes análogos o al extranjero. Dando a su invención otras aplicaciones, podía arrendar a los industriales fuerzas motrices. Le era fácil ganar centenares de millones. Ya por el buzón de El Universal le habían llegado ofrecimientos considerables. Una casa de banca, al pedirle que fijase una cantidad que sirviese de tipo, declaró que, sin comprometerse de antemano a aceptarla, la tomaría en consideración y la discutiría, aunque pasase de 100 ó 150 millones. Su invención, explotándola él mismo, representaba 800 ó 900 millones, y tal vez millares de millones. Estaba seguro de que, cuando él quisiera, Inglaterra o los Estados Unidos le darían 500 ó 600 millones. Pero no tenía prisa alguna por recoger los beneficios que podía realizar cuando bien le pareciese. Su principal deseo era que Francia se enriqueciese con su descubrimiento, y se consideraría suficientemente indemnizado con una recompensa nacional reducida a proporciones mucho mas modestas, 150 o 200 millones. No era, pues, la ganancia lo que le preocupaba. Lo principal era examinar las medidas que podrían adoptarse para la práctica de su descubrimiento, y suplicaba al gobierno que acerca del particular le comunicase sus combinaciones.

Al pronto causaron sorpresa las cantidades indicadas por el navegante aéreo. Pero luego, reflexionando acerca de ellas, no parecieron exageradas. Por lo demás, el gobierno se veía muy apurado para emitir ideas de que carecía respecto a la solución del insoluble problema. Costábale mucho insistir por obtener inspiraciones del inventor de que éste tal vez carecía también, puesto que no tomaba la iniciativa como era de esperar. El gobierno le escribió que la

cuestión estaba en estudio y que le comunicaría las resoluciones que se adoptasen. Tomóse en efecto el partido de estudiar formalmente la cuestión, con la esperanza de llegar a descubrir al fin alguna combinación practicable.

X. Nagrien respondió que, siendo así, iba a emprender su gran viaje, cuya duración no sería muy larga, y que a su regreso podrían proseguirse las comunicaciones. Para los estudios que se iban a empezar indicó un elemento útil. Era posible formar capitanes hábiles para la maniobra del buque sin iniciarles en el secreto de los procedimientos de locomoción. Así pensaba el proceder en el caso de que, no consiguiendo el gobierno proporcionarle medidas convenientes para poner en práctica su descubrimiento, se decidiese a explotarlo por sí mismo.

Habían llegado los últimos días de mayo. La partida para el viaje alrededor del mundo estaba fijada para el 1º de junio, primer aniversario de la manifestación con que el inventor había asombrado al público. Los viajeros, prevenidos con mucha anticipación, habían llegado de todos los puntos del universo. Un nuevo buque con almacenes, salones, cámaras y dependencias de todo género, se había construido a poca diferencia sobre el plano del primero, en proporciones suficientes para transportar quinientos pasajeros, rodeándolos ingeniosamente de todas las comodidades. No faltaban provisiones, ni armas, ni instrumentos para las observaciones científicas, ni precauciones contra la intemperie. Tratábase nada menos que de visitar todas las capitales de Europa, atravesar los mares, penetrar en las regiones inexploradas, presentarse a las tribus salvajes, que quedarían mucho más atónitas ante aquella aparición que los indios al aspecto de los primeros buques que vieron llegar de Europa.

Se había organizado una fiesta nacional para el gran día de la partida, habiéndose puesto para el embarque a disposición del navegante aéreo el patio reservado de los Inválidos. Al mediodía se elevó el buque empavesado, al son de músicas y entre las aclamaciones de los pasajeros, estrepitosamente contestadas por la muchedumbre, y entre los estampidos de su artillería que respondía al cañón de los Inválidos. Atravesó la explanada remontó el curso del Sena hasta el puente de Austerlitz, a igual distancia de los dos muelles, se elevó más y más alejándose hacia el Oriente, y se le distinguió mucho tiempo como un punto negro antes de desvanecerse en el espacio.

Entre las cartas que la administración de correos tenía separadas para inutilizarlas, por no haber ido nadie a recogerlas, se encontró un día una dirigida al redactor principal de El Universal, periódico que no existía. Dicha carta, cuya firma omitiremos por discreción, estaba concebida en los siguientes términos:

«Sólo vos podréis y querréis burlar el abominable complot de que soy víctima. La prueba de que no estoy loco está en que comprendo perfectamente que quieren hacerme pasar por tal las compañías de ferrocarril. Me hallo aquí rodeado de infelices dementes, cuyo estado, que me causa piedad, conozco perfectamente.

»Venid a visitarme, evitando sobre todo tropezar con algún empleado de ferrocarriles, que se han ligado todos con terribles juramentos, prometiendo no retroceder ante ningún crimen para ahogar mi descubrimiento. Haré echar esta carta al correo por un individuo cuya adhesión me ha costado muy cara. Le he dado las instrucciones necesarias para que no le interceptasen los enemigos

conjurados contra mí. Le he descrito las señas por las cuales reconocerá con toda seguridad a los empleados de ferrocarril, monstruos horribles que toman los más variados disfraces para espiar mis más insignificantes acciones. He reconocido a un guarda agujas en la persona de un supuesto medico que ha venido a verme algunas veces, so pretexto de hallarse enfermo el médico ordinario del establecimiento.

»No puedo atribuir más que a un narcótico, propinado por manos pérfidas, el irresistible sueño que se apodero de mí al llegar a la vista de Viena. Muy profundo debió ser mi letargo para que se me pudiese trasladar a mi cama, donde, al despertar, tanto me ha sorprendido el encontrarme. Las compañías de ferrocarriles habían complicado sin duda en su odiosa conjuración a todos mis dependientes, los cuales se han aprovechado de mi insistencia en pedir noticias de mi buque para conducirme aquí bajo el pretexto de que aquí lo encontraría. Muy pronto se quitaron la máscara, atreviéndose a decir que el negopos, el buque aéreo, vuestro periódico mismo y todos los prodigios que ha contemplado el mundo no han existido nunca más que en mi imaginación. Pero yo, con vuestra ayuda, sabré invalidar tan pérfidas maniobras, y puesto que el gobierno ha cometido la bajeza de favorecerlas, no le guardaré ya ninguna consideración. El sabrá que el hombre que tiene en su mano los destinos del mundo tiene el poder de castigar. Vos sabréis también que tiene el poder de recompensar, porque seréis el primero, y durante mucho tiempo el único, a quien revelaré el secreto de mi prodigioso descubrimiento.

FIN